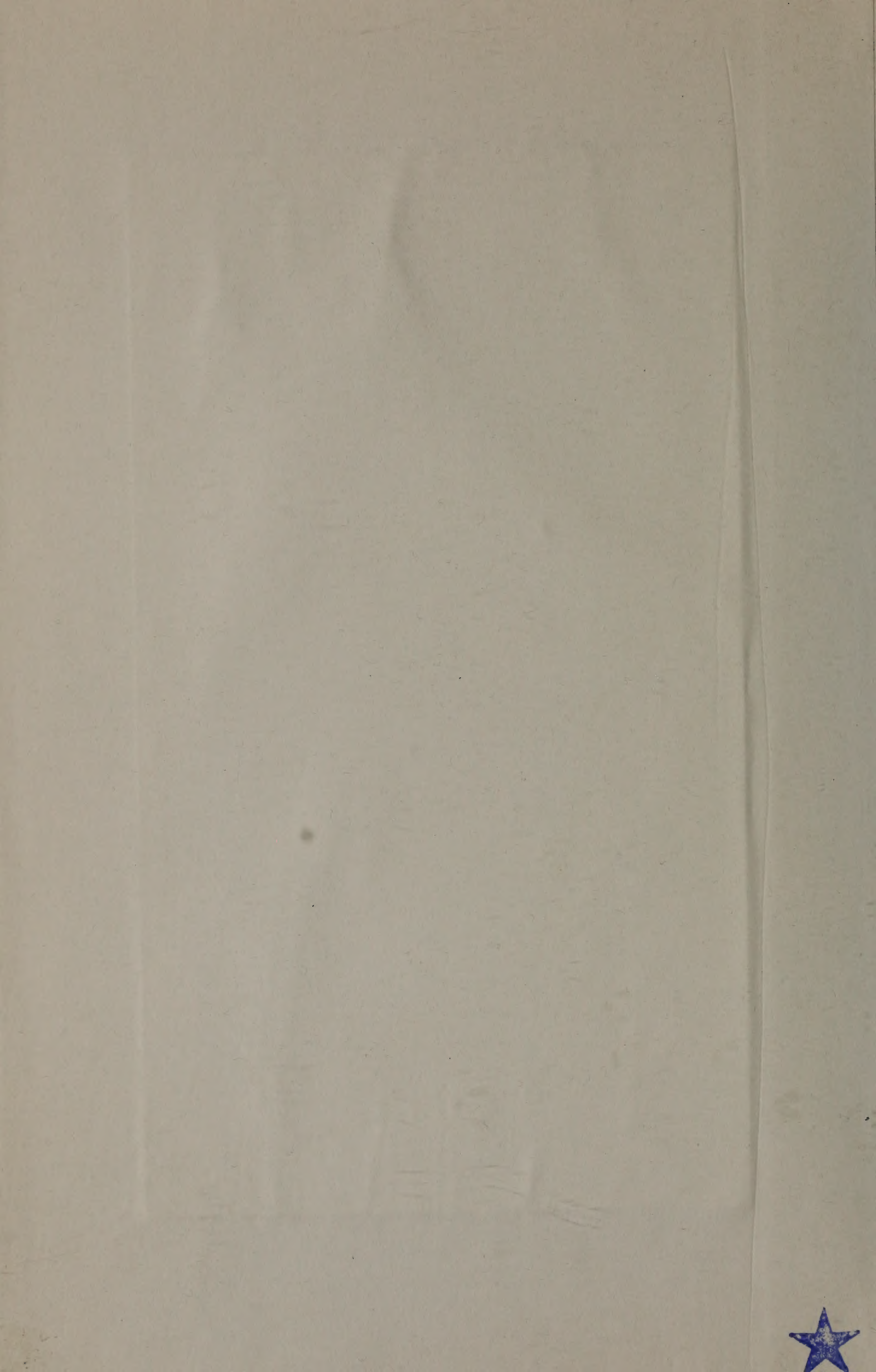


DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

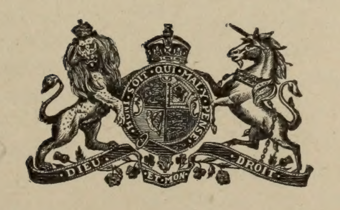
VOLUME 13

PREMIÈRE SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1911-12



VOLUME XLVI

INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS PARLEMENTAIRES
DU
PARLEMENT DU CANADA

PREMIÈRE SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1912.

A

B

C

Q

R

St.

U

V

W

Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME A.

Cinquième recensement du Canada, 1911. Etendue et population par provinces, districts et sous-arrondissements. Vol. 1.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur-général pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Volume I, parties A à P et volume II, parties Q à Y. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. White.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présentés le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

L'honorable M. White..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*
L'honorable M. White, 20 novembre 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

3a. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

3b. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 13 mars 1912, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 26 mars, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 26 mars 1912, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1911. Présentée par l'honorable M. White.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1911. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1911. Présenté par l'honorable M. White... ..*Imprimé pour la distribution.*

VOLUME 5.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 23 février, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie III. Commerce du Canada. Présenté le 25 mars 1912, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie IV. Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 7 février 1912. par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*d*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie V. Statistiques des céréales, etc. Présenté par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie VI. Services de paquebots subventionnés. Présenté le 1er avril 1912, par l'honorable M. Foster.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté par l'honorable M. Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. (Accise, Partie I). Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Nantel.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur. Partie II. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique. Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Nantel.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

14. Rapport, relevés et statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Partie III. Falsification des substances alimentaires. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 1er décembre 1911, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail, M. J. G. Rutherford, M.V., pour l'exercice clos le 31 mars, 1910. Présenté par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*c*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 1er décembre 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 1er décembre 1911, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles, pour l'année expirée le 31 décembre 1910. Présentées par l'honorable M. Doherty..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 11.

18. (1908). Relevé de la douzième élection générale pour la Chambre des Communes du Canada, 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

18*a*. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Commmunes, 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

VOLUME 12.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 1er décembre 1911, par l'honorable M. Monk. Volumes I et II.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1910 au 31 mars 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1911.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des chemins de fer, pour l'année expirée le 30 juin 1911. Présentée le 1er février 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20c. Le sixième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1911. Présenté le 29 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20d. Statistique des téléphones du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1911. Présentée le 8 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires

20e. Statistique des messageries du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1911. Présentée le 8 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 décembre 1911. (Marine). Présenté le 22 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

21a. Dixième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 31 juin 1911. Aussi en annexe manuel des sauvages du Canada.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21b. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1911. Présentée par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

22. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries). 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

23. Supplément au 44e rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 31 décembre 1910. (Marine.) Rapport des commissaires des Ports de Montréal, Québec, etc. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 22 janvier 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23a. Rapport du Président de la Commission de l'Inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 22 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 24 novembre 1911, par l'honorable M. Pelletier.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

25a. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Vol. II et III.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

25b. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 19.

25b. Rapport annuel de la division du Service topographique, ministère de l'Intérieur, 1909-10. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable Frank Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25d. Rapport du levé hydrographique (jaugeage de certains cours d'eau) pour l'année civile 1910. Ministère de l'Intérieur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26a. (1909). Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile 1910. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

VOLUME 21.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20a. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 11 janvier 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1911. Présentée le 30 mars 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 22.

31. Rapport de la Commission du service civil du Canada pour la période comprise entre le 1er septembre 1910 et le 31 août 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Roche.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires*

VOLUME 22—*Suite.*

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 6 mars 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1911. Présenté le 16 novembre 1911, par l'Orateur.. .. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires*

33*a*. Rapport du comité mixte de la bibliothèque du parlement pour l'année 1911. Présenté le 18 mars 1912, par l'Orateur. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Doherty.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 8 février 1912, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Quatrième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907. Présenté le 12 janvier 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*b*. Rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes sur les coalitions pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Crothers.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

37. Rapport des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport du département du service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 10 janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

VOLUME 24.

39. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement pour l'exercice 1911-12. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

40. Copies du décret du conseil du 7 août 1911, *re* Solde supplémentaire des officiers et des hommes servant dans le service naval du Canada.

Copie d'un décret du conseil, daté le 10 août 1911, *re* " Allocation aux ministres de religion des diversess croyances pour ministère religieux aux officiers et matelots appartenant aux forces navales du Canada ".

Copie d'un décret du conseil, daté le 18 octobre 1911, *re* " Règlements pour le recrutement des cadets de la marine pour le service de la marine ".

VOLUME 24—*Suite.*

Copie d'un décret du conseil, daté le 25 octobre 1911, *re* " Règlements pour la régie des cours martiales ". Présentées le 20 novembre 1911, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimées.*

40*a*. Copie du décret du conseil, du 7 août 1911, *re* Allocation générale au lieu de logement, provisions, combustible, éclairage, etc., pour le service de la marine du Canada. Présentée le 29 novembre 1911, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*b*. Copie du décret du conseil No P.C. 2843, daté le 16 décembre 1911,—Règlements concernant le pavillon et les pennons particuliers des navires de la marine royale canadienne. Présentée le 1er janvier 1912, par l'honorable M. Hazen.. ..*Pas imprimée.*

40*c*. Copie de l'arrêté du conseil daté le 27 janvier 1912, *re* Compensations accordées aux veuves des marins tués dans l'exécution de leurs devoirs. Présentée le 8 février, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*d*. Réponse à adresse du 29 novembre 1911,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de Sa Majesté en Canada et le gouvernement de Sa Majesté en Angleterre, à la suite de la dernière conférence impériale, au sujet du service naval du Canada, ou s'y rapportant en quelque manière que ce soit. Présentée le 15 février 1912.—*M. Lemieux.*

Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

40*e*. Copie de l'ordre en conseil, C.P. 16/168 en date du 27 janvier 1912, liste de paie des musiciens dans la marine royale canadienne.—(Sénat).. .. ..*Pas imprimée.*

40*f*. Copie de l'arrêté en conseil No C.P. 186, daté le 30 janvier 1912, *re* Transfert de certaines terres de réserve navale par le gouvernement impérial au gouvernement canadien, et la réserve de ces terres pour des fins navales et militaires.—(Sénat.)
Pas imprimée.

40*g*. Copie de l'arrêté en conseil C.P. 16/168, daté le 27 janvier 1912, *re* Solde quotidienne et allocations des musiciens de fanfare dans la marine royale canadienne. Présentée le 27 février 1912, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*h*. Copie de l'arrêté en conseil No P.C. 196, daté le 30 janvier 1912, *re* Transfert de certaines terres de réserve navale par le gouvernement impérial au gouvernement canadien, et la réserve de ces terres pour des fins navales et militaires. Présentée le 27 février 1912, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

40*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 5 février 1912, pour copie du mémoire de l'amiral Kingsmill en date du 9 octobre 1911, et mentionné par le ministre de la Marine et des Pêcheries en réponse à une question à lui posée le 15 janvier 1912. Présentée le 11 mars 1912, par l'honorable M. Hazen..*Pas imprimée.*

41. Sommaire de l'administration des fonds de pensions et de retraite, dans le service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1911, indiquant les noms, le grade, le salaire, la durée de service, l'allocation et la cause de la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et spécifiant si la vacance a été remplie par avancement, ou par une nouvelle nomination, ainsi que le salaire du nouveau fonctionnaire. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White..*Pas imprimé.*

42. Relevé des dépenses au compte des " Dépenses diverses imprévues ", du 1er avril au 16 novembre 1911, conformément à la Loi des subsides de 1911. Présenté le 20 novembre 1911, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 24—*Suite.*

43. Loi de l'assurance du service civil. Etat concernant la—. Présenté le 20 novembre 1912 *Pas imprimé*

44. Etat conforme à l'article 16 de la Loi des rentes viagères, servies par l'Etat, 1908, contenant un relevé des transactions faites pendant l'exercice expiré le 31 mars 1911. Présenté le 21 novembre 1911, par l'honorable M. Foster.. .. ..*Pas imprimé.*

44*a*. Réponse à un ordre du Sénat du 8 février 1912,—Rapport indiquant—

1. Le nombre de personnes qui ont été nommées à la position de *Lectureurs* sur la question d'annuités sous l'autorité du chapitre 5, 7-8 Edouard VII, "Loi autorisant le gouvernement à constituer des rentes viagères pour le vieil âge";

2. Le nom de ceux qui ont fait des lectures, le montant qui leur a été payé pour dépenses de voyages, ou pour services rendus;

3. Le nombre de commis et d'autres employés nommés relativement à l'organisation et la mise en vigueur de la Loi des rentes viagères, les salaires et gages payés à chacun d'eux;

4. La dépense totale encourue pour l'organisation de la Division des rentes viagères du service public, jusqu'à la fin de décembre 1911. (Sénat.)..*Pas imprimée.*

44*b*. Réponse à ordre du Sénat du 6 février 1912,—Rapport indiquant—

1. Le nombre des porteurs d'annuités et des personnes qui ont effectué des paiements en acompte de l'achat de leur annuité jusqu'au 2 février 1912.

2. Le montant payé jusqu'à même date.

3. Le nombre des contrats pour annuité conclus dans chaque mois, du 1er janvier 1911 au 1er février 1912.

4. Le nombre de lettres reçues par les fonctionnaires en charge de la division des annuités, durant la même période. (Le Séuat)... .. ..*Pas imprimée.*

45. Procès-verbaux de la Commission d'économie interne de la Chambre des Communes, pour l'année précédente, conformément à la règle 9. Présentés le 24 novembre 1911, par l'honorable l'Orateur.. .. ..*Pas imprimés.*

46. Ordres généraux de la milice émis entre le 1er février et le 1er novembre 1909, inclusivement. Présentés le 24 novembre 1911, par l'honorable M. Hughes.. ..*Pas imprimés.*

47. Rapport de la Commission de conservation sur les pouvoirs hydrauliques en Canada. Présenté le 28 novembre 1911, par l'honoroable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimé.*

48. Rapport annuel touchant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté le 30 novembre 1911, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimé.*

49. Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 29 novembre 1910, soumis au parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. Roche*.. .. ..*Pas imprimé.*

50. Etat des recettes et des dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux au 31 mars 1911. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. White.*
Imprimé pour les documents parlementaires.

51. Etat des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1911. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. White*.. .. .. ..*Pas imprimé*

VOLUME 24—*Suite.*

51*a*. Réponse concernant les travaux faits ou à faire par la Commission pour l'amélioration et l'embellissement d'Ottawa. Présentée le 22 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

51*b*. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa pour l'exercice terminé le 31 mars 1911. Présenté le 18 mars 1912, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

52. Etat des affaires de la Société Royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1911. Présenté le 30 novembre 1911.—*L'honorable M. White.. .. ..Pas imprimé.*

53. Règlements en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux. (Pour la distribution.) Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Burrell.*
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

54. Décrets du conseil passés, règlements et formules prescrites entre le 1er octobre 1910 et le 30 septembre 1911, en vertu des dispositions de l'article 57 de la Loi de l'irrigation, chapitre 61 des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimés.*

55. Décrets du conseil passés entre le 1er octobre 1910 et le 31 juillet 1911, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimés.*

55*a*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er octobre 1910 et le 31 juillet 1911, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimés.*

55*b*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er octobre 1910 et le 31 juillet 1911, sous le régime des dispositions du paragraphe (d) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. .. .. Pas imprimés.*

55*c*. Réponse supplémentaire—Copie des arrêtés du conseil en conformité de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908. (Sénat).. ..*Pas imprimée.*

55*d*. Réponse supplémentaire—Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er août 1911 et le 15 novembre 1911, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présenté le 7 février 1912.. .. ..*Pas imprimée.*

56. Réponse—Décrets du conseil passés entre le 1er octobre 1910 et le 30 septembre 1911 conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales, article 9 du chapitre 10, 1-2 George V. Présentée le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.*
Pas imprimée.

56*a*. Réponse—Décrets du conseil passés entre le 1er octobre 1910 et le 30 septembre 1911, conformément aux dispositions de la Loi du parc des Montagnes-Rocheuses, article 5 du chapitre 60 des Statuts Revisés du Canada. Présentée le 1er décembre 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

57. Réponse (en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné) pour copies de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882,—depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution.

Présentée le 5 décembre 1911.—*L'honorable M. Rogers.. .. ..Pas imprimée.*

58. Exposé de la manière dont a été employée la subvention pour aider au développement des pêches maritimes, année 1910-11,—en vertu du chapitre 46 des Statuts Revisés du Canada, 1906, intitulé: " Loi concernant les pêches maritimes et la construction des navires de pêche ". Présenté le 5 décembre 1911.—*L'honorable M. Hazen.*
Pas imprimé.

59. Une communication du Très honorable baron Strathcona et Mont Royal, G.C.M.G., etc., au sujet d'une diminution des taux de transmission des câblogrammes de presse, etc. (*Documents parlementaires*). Présentée le 7 décembre 1911.—*L'honorable M. Borden.. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

60. Rapport du Commissaire de la police fédérale, année 1911. Présenté le 10 janvier 1912.—*L'honorable M. Doherty.. .. ..Pas imprimé.*

61. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, du 27 février 1911,—Copie de toutes les lois, règlements, rapports et procédures dans les cours des Etats-Unis ou dans les cours de l'un ou l'autre des différents Etats, et de tous autres documents et renseignements de quelque nature que ce soit se rapportant aux méthodes et opérations de la concentration des vendeurs de viandes et des autres *trusts* et monopoles dans les Etats-Unis, et touchant les résultats, tant pour le producteur que pour le consommateur, provenant de telles méthodes et exploitations, y compris toutes les mesures départementales et les rapports et autres mesures prises et les rapports du gouvernement des Etats-Unis, ou de l'un de ses départements en ce qui se rapporte aux questions ci-dessus mentionnées, et en général tout renseignement qu'il est possible de se procurer au sujet des agissements de ces concentrations dans les Etats-Unis. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Meighen..Imprimée pour les documents parlementaires.*

62. Réponse à ordre du 29 novembre 1911,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant l'acceptation d'une soumission de la McDiarmid Company, Limited, pour la construction de l'édifice public de Moosejaw, et de la cessation des travaux de construction de cet édifice. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Knowles.*
Pas imprimée.

62*a*. Réponse à ordre du 29 novembre 1911,—Copie de tous les télégrammes, rapports et autres documents concernant le projet d'érection d'un édifice public dans la ville d'Aurora. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Armstrong (York).. .. ..Pas imprimée.*

63. Réponse à ordre du 30 novembre 1911,—Etat détaillé des dépenses faites et payées à l'exposition de Paris en 1900 à titre de paiements du comité colonial à compte d'espace, etc., $87,000 (*Voir* Rapport de l'Auditeur général, 1899 (D-15). Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Paquet.. .. ..Pas imprimée.*

64. Réponse à ordre du 6 décembre 1911,—Relevé faisant connaître quelle somme a été dépensée au cours des années de 1900 à 1911, inclusivement, pour l'impression de brochures, circulaires et littérature en vue de promouvoir l'immigration au Canada; aussi, quelle somme a été déboursée, pendant la même période, dans les intérêts de chaque province, pour impression de brochures, circulaires et littérature, spéciale-

VOLUME 24—*Suite.*

ment destinées à faire connaître les avantages de chacune de ces provinces, et en vertu de quels arrangements et à quel taux. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Sutherland*.. .. ..*Pas imprimée.*

64*a*. Réponse à adresse du 30 novembre 1911,—Copie de tous décrets du conseil et autres papiers concernant la nomination de Arthur Hawkes en qualité de commissaire spécial dans la division d'immigration du ministère de l'Intérieur. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. l'Orateur*.. .. ..*Pas imprimée.*

64*b*. Réponse à ordre du 15 janvier 1912,—Etat indiquant—

1. La somme totale dépensée par le gouvernement fédéral, en chacune des dix dernières années, pour les fins de l'immigration.

2. La proportion de cette dépense affectée aux fins de la distribution des immigrants dans chaque province du Canada, et la dépense affectée à chaque province.

3. Le coût de la préparation et de la publication des brochures de propagande faisant connaître d'une manière générale le Canada, et plus spécialement les ressources, etc., des provinces suivantes: Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba, Ontario, y compris le Nouvel-Ontario, Québec, y compris les Cantons de l'Est, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.

4. Les quantités, en détail, de brochures, etc., préparées et distribuées, servant à faire connaître les groupes de provinces, tels qu'énumérés ci-dessus.

5. La somme dépensée par le gouvernement fédéral au cours de chacune des dix dernières années dans les Iles Britanniques.

6. Le nombre de conférenciers ou de délégués cultivateurs envoyés dans les Iles Britanniques par le gouvernement fédéral pour donner des conférences sur le Canada.

7. Le nombre de ces personnes choisies dans chaque province, chaque année de la susdite période, et les noms et le lieu de résidence en Canada de chacune d'elles.

8. Le nombre d'immigrants qui se sont établis, chacune des dix dernières années, dans chacune des provinces du Canada. leur pays d'origine, leur occupation et leur sexe.

9. Le nombre d'employés permanents du département de l'immigration, au cours de chacune des dix dernières années, dans les Iles Britanniques, et les adresses par provinces de ceux qui demeuraient en Canada lors de leur nomination. Présentée le 26 février 1912.—*M. McCurdy*.. .. ..*Pas imprimée.*

65. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 décembre 1911, constituant MM. Alfred Bishop Morine, Guillaume Narcisse Ducharme et Richard Stuart Lake, membres d'une commission royale aux fins de faire une enquête sur l'administration des différents départements du gouvernement, en vue d'amener une meilleure efficacité et une organisation et coordination plus parfaites des dits départements. Présentée le 10 janvier 1912.—*Le très honorable M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée.*

65*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 29 janvier 1912, concernant la nomination de deux commissaires, savoir: M. F. C. Gutelius, I.C., de Montréal, et M. George Lynch Staunton, C.R., de Hamilton, aux fins de faire une enquête sur toutes les matières se rapportant à la construction même du chemin de fer National-Transcontinetnal entre Moncton et Winnipeg. Présentée le 6 février 1912.—*L'honorable M. Cochrane.*
Pas imprimée.

65*b*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé. approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 12 février 1912, nommant l'honorable sir William Ralph Meredith, juge en chef de la division des plaids-communs de la Haute Cour de

VOLUME 24—*Suite.*

Justice d'Ontario, commissaire aux fins de faire une enquête sur les circonstances qui ont accompagné l'organisation, l'administration, les opérations et la faillite de la Farmer's Bank of Canada. Présentée le 13 février 1912.—*L'honorable M. White.* *Pas imprimée.*

65*c*. Correspondance, etc., au sujet de la Farmer's Bank of Canada.. .. ..*Pas imprimée.*

66. Réponse à ordre du 30 novembre 1911,—Copie de tous papiers, télégrammes, rapports et autres documents concernant l'interprétation et la mise en vigueur des droits sur le bois marchand, et de toutes instructions ou autres communications adressées aux percepteurs de douane par voie de circulaires ou autrement. Aussi, copie de toute minute ou minutes, ou de toutes décisions du bureau des douanes pendant l'année 1911. Présentée le 10 janvier 1912.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

67. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 novembre 1911, pourvoyant au transfert de la division des rentes viagères de l'Etat du ministère du Commerce au ministère des Postes. Présentée le 10 janvier 1912.—*L'honorable M. Pelletier*.. ..*Pas imprimée.*

68. Relevé des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien au cours de l'année terminée le 1er octobre 1911. Présenté le 11 janvier 1912.—*L'honorable M. Rogers* .. ..*Pas imprimé*

68*a*. Relevé conforme à l'article 8 de l'Acte 49 Victoria, chapitre 9, donnant la liste des terres de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien comprises dans la zone d'irrigation, province de l'Alberta, vendues par cette compagnie pendant l'année expirée le 1er octobre 1911. Présenté le 13 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

68*b*. Relevé conforme à l'article 8 de l'Acte 49 Victoria, chapitre 9, donnant la liste des terres dans la province de l'Alberta vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien pendant l'année expirée le 1er octobre 1911. Présenté le 13 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

69. Réponse à ordre du 4 décembre 1911,—Copie de toutes les conventions entre le ministre des Chemins de fer du Canada et l'une quelconque des fraternités, unions et organisations des employés de l'Intercolonial, depuis 1898. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 29 novembre 1911, indiquant: 1. Quelles personnes ont été nommées à des emplois dans les différents ministères de la date de la dissolution du dernier parlement au 31 septembre dernier. 2. A la recommandation de qui ces nominations ont été faites et les appointements attribués à chaque emploi. 3. Quelles nominations ont été faites dans les différents ministères du 21 septembre dernier à la date de la démission du ministère Laurier, sur quelle recommandation dans chaque cas et les appointements attribués à chaque employé ainsi nommé. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Edwards*.. *Pas imprimée.*

70*a*. Réponse à un ordre du 22 janvier 1912,—Etat indiquant, depuis le 7 octobre 1911, combien d'employés ont été nommés dans le ministère des Travaux Publics et celui des Postes dans le service intérieur et dans le service extérieur, respectivement. Présentée le 12 février 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

71. Réponse à adresse du 30 novembre 1911,—Copie de tous documents, etc., nécessaires pour compléter jusqu'à date l'état relatif aux matières comprises dans le document parlementaire n° 109, de la session 1910-11, au sujet du commerce entre le Canada et l'Australie.—*M. Ames.*

Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

71*a*. Réponse à ordre du 10 janvier 1912,—Copie de tous papiers et correspondance concernant les négociations ouvertes par le gouvernement pour améliorer les arrangements commerciaux avec les Antilles et la Guyane anglaise. Présentée le 26 janvier 1912.—*M. Murphy.*

Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

72. Réponse à adresse du 29 novembre 1911,—Copie de toute correspondance, lettres ou télégrammes, échangés entre la Compagnie du chemin de fer de Salisbury et Harvey, ou aucun de ses officiers ou toute autre personne, et le ministre des Chemins de fer ou aucun autre membre du gouvernement ou tout autre officier du ministère des Chemins de fer et Canaux, au sujet de la réouverture de la partie du chemin de fer de la dite compagnie entre Hillsboro et Albert, et de la fourniture de rails et autres matériaux pour les fins de réparation et d'amélioration du dit chemin; et aussi, copie de tous décrets du conseil, arrangements et autres documents se rapportant à ce sujet. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Pugsley.*

Pas imprimée.

72*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1911,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant l'adjudication du contrat pour la construction du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et de tous ordres suspendant les travaux sur cette ligne. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Neely*.. .. ..*Pas imprimée.*

72*b*. Réponse à ordre du 29 novembre 1911,—Etat indiquant el montant d'argent payé à titre de subventions par le gouvernement fédéral à chacun des chemins de fer dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que la valeur des terres données en subventions sur le pied de un dollar par acre. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

72*c*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 30 novembre 1911,—Copie de tous les décrets du conseil, requêtes, télégrammes, lettres, conventions, correspondance et autres documents en général en rapport avec le tronçon ou les tronçons de voie ferrée destinés à relier Montréal avec le chemin de fer National-Transcontinental. Présentée le 15 janvier 1912.—*M. Lapointe* (*Montréal*).

Pas imprimée.

72*d*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 décembre 1911,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant l'adjudication du contrat pour la construction de la gare du chemin de fer Transcontinental à Québec, et de tous décrets du conseil suspendant les travaux à la dite gare. —Présentée le 15 janvier 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

72*e*. Relevé des travaux exécutés sur le chemin de fer National-Transcontinental—Division Est—jusqu'au 31 décembre 1911, ainsi que l'estimation du coût de l'achèvement de l'entreprise. Présenté le 16 février 1912.—*L'honorable M. Cochrane.*

Pas imprimé.

VOLUME 24—*Suite.*

72*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912, pour une copie de tous les documents et de toute la corresponodance échangée entre M. E. A. Doucet, ingénieur de district, dans le district B du chemin de fer Transcontinental, et toutes autres personnes relativement au choix des endroits où les gares doivent être érigées dans les paroisses de Saint-Damien et de Saint-Cajetan d'Armagh, dans le comté de Bellechasse. Présentée le 18 mars 1912.—*L'honorable M. Cochrane.* *Pas imprimée.*

72*g*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 31 janvier 1912, pour une copie de tous les procès-verbaux, archives. ordres, autres documents écrits, ou instructions émises, données ou autorisées par le bureau des commissaires du chemin de fer National-Transcontinental. à compter de la date de la nomination de R. W. Leonard, comme membre et président de ce bureau, jusqu'à ce jour;—aussi, de tous télégrammes, lettres, instructions ou autres documents depuis la date de la nomination, par et entre le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou tout autre membre du gouvernement, ou toute personne autorisée par le gouvernement, et le dit président du bureau des Commissaires du chemin de fer National-Transcontinental ou le secrétaire du dit bureau;—aussi, de tout arrêté du conseil relativement à la nomination d'un vice-président ou assistant du président du dit bureau; ainsi que de toutes lettres, instructions, papiers ou documents qui s'y rapportent; en même temps qu'un relevé de toutes les sommes payées, à titre de salaire ou compensation, au vice-président ou assistant du président du dit bureau; et copie de tous ces papiers, lettres ou instructions verbales, écrites ou reçues par le dit ministre ou le dit président en rapport direct ou indirect avec le paiement, ou l'autorisation de paiement, du dit salaire ou compensation. Présentée le 20 mars 1912.—*L'honorable M. Cochrane.. .. ..Pas imprimée.*

72*h*. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1911. Présenté le 22 mars 1912, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Pas imprimé.*

73. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 29 novembre 1911 (en tant que le ministère de l'Agriculture est concerné),—Copie de tous télégrammes, lettres, memoranda, résolutions, instructions départementales, rapports et autres documents entre les mains du gouvernement ou de l'un quelconque de ses départements en rapport avec le recensement de la cité de Régina, ainsi que de toutes les plaintes et protêts à cet égard; aussi toutes les instructions, memoranda, rapports et autres documents du département. Présenté le 15 janvier 1912.—*M. Knowles..Pas imprimée.*

74. Etat indiquant quel était le nombre des messagers à la Chambre des Communes, durant la dernière session du dernier parlement; les noms des dits messagers, et la date de leur nomination respective; quel nombre de ces messagers ont été remerciés de leur service, quels sont leurs noms; à la demande de qui, pour quelles raisons, et à quelle date ils ont été remerciés; par qui ils ont été remplacés; quelles sont les résidences des nouveaux messagers et par qui ils ont été recommandés; combien de Canadiens-français ont reçu leur congé, et par qui ils ont été remplacés. —Présenté le 17 janvier 1913.—*L'honorable M. l'Orateur.. .. ..Pas imprimé.*

75. Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le Conseil du Yukon en 1911. Présentées par l'honorable M. Roche le 17 janvier 1912.. .. ..*Pas imprimées.*

VOLUME 24—*Suite.*

76. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 décembre 1911,—Copie de toute correspondance échangée depuis la conférence impériale en juin dernier avec le Secrétaire d'Etat pour les colonies ou autre ministre du gouvernement impérial au sujet de l'adoption de mesures législatives pourvoyant à l'uniformité de la naturalisation dans l'étendue de l'empire, depuis les séances de la Conférence impériale en juin dernier. Présentée le 19 janvier 1912.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

77. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 7 décembre 1910,—Copie du rapport du comité impérial de défense du Conseil privé en Angleterre concernant la défense de l'empire communiqué au gouvernement canadien, et de toutes dépêches et correspondance échangées entre les autorités impériales et canadiennes au sujet du dit rapport. Présentée le 22 janvier 1912.—*L'honorable M Monk*.. .. ..*Pas imprimée*.

78. Rapport demandé par l'article 88 du chapitre 62, S.R.C., requérant le ministre de l'Intérieur de soumettre au parlement, chaque année, un relevé des liqueurs enivrantes importées de tout endroit situé au dehors du Canada dans les Terrirtoires, sur permission spéciale du commissaire des Territoires du Nord-Ouest, donnée par écrit. Présenté le 22 janvier 1912.—*L'honorable M. Rogers*.. .. ..*Pas imprimé.*

79. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, résolutions, télégrammes et autres communications ou mémoires concernant la destitution de John Rutherford, agent des terres à Moosejaw, et la nomination (à titre temporaire ou permanent) d'un remplaçant. Présentée le 23 janvier 1912.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée*.

79*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 15 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, papiers et correspondance, pétitions ou mémoires présentés au gouvernement, ou au ministère des Travaux publics ou à quelqu'un de ses officiers concernant le renvoi du capitaine Peter Decoste de la drague *Cap-Breton.* Présentée le 26 janvier 1912.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. ..*Pas imprimée.*

79*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toutes pétitions, lettres, télégrammes et autres documents en la possession du ministère des Travaux publics concernant la destitution de Roderick Sutherland, gardien de l'édifice public à Canso, N.-E. Présentée le 26 janvier 1912.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

79*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous les rapports, lettres ou autres documents, se rapportant au renvoi du service de M. Eugène Baldwin, ci-devant employé du service des douanes à Coaticook, Qué. Présentée le 30 janvier 1912.—*M. McLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapport, recommandations, déclarations solennelles, procédés de l'enquête et de tous autres documents se rapportant à la destitution de M. Médéric Picotte comme messager de la Chambre des Communes et à la nomination de son remplaçant, M. Henry Coffin. Présentée le 7 février 1912.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*e*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, plaintes, accusations, requêtes, mémoires, arrêtés du conseil ou autres documents entre les mains ou sous le contrôle du gouvernement concernant le congédiement de William A. Hattie, douanier à Mulgrave, N.-E., et la nomination d'un remplaçant. Présentée le 12 février 1912.—*M. Sinclair.. .. ..Pas inprimée.*

79*f*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 31 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, télégrammes, preuve, rapports ou autres papiers, concernant les accusations portées contre Robert Dithead, James Blair, Duncan Gillis et Calvin McKenzie, tous employés du chemin de fer Intercolonial, dans le comté de Pictou, pour partisannerie politique, et l'enquête sur les dites accusations. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

79*g*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 24 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations se rapportant en quelque manière à la succession de Joseph Veniot, contrôleur des colis sur l'Intercolonial à Pictou, N.-E. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

79*h*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de toutes accusations, lettres et autres documents concernant des plaintes portées contre John Connolly, de New-Glasgow, inspecteur de charbon, pour partisannerie politique, de la preuve faite au cours de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, et de tous autres papiers à ce sujet. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

79*i*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, plaintes, accusations et autres documents en la possession du ministère des Douanes, concernant la destitution de S. M. Ferguson, douanier à Oyster-Ponds, comté de Guysborough, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 19 février 1912.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

79*j*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et autres documents se rapportant au renvoi du service de P. J. Veniot, percepteur des douanes à Bathurst, N.-B., et à la nomination soit permanente, soit temporaire, de son successeur. Présentée le 19 février 1912.—*M. Turgeon.. .. ..Pas imprimée.*

79*k*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 15 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes, accusations, rapports et autres documents se rapportant au congédiement de Luke Day, du ministère des Travaux publics, à North-Sydney, C.-B. Présentée le 19 février 1912.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

79*l*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toute correspondance adressée au ministre des Travaux publics concernant la destitution de George T. Harbour, surintendant des travaux du quai en eau profonde à Gaspé. Présenteé le 22 février 1912.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

79*m*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes, accusations, rapports et autres documents se rapportant au congédiement de M. le docteur D. McDonald, du département des Affaires des Sauvages, de Baddeck, C.-B. Présentée le 26 février 1912.—*M. McKenzie. Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*n*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, accusations, etc., en la possession du gouvernement, ou de l'un ou l'autre de ses départements, se rapportant à la destitution de George Cavanagh, l'un des attachés au service des douanes à New-Glasgow, N.-E. Présentée le 27 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*o*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, accusations, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John W. Bohan, douanier à Bath, dans le comté de Carleton, N.-B.; aussi, copie de tous les documents relatifs à l'institution d'une enquête sur les accusations, s'il en est, et de toute la preuve faite à l'enquête, y compris la recommandation du fonctionnaire qui a conduit l'enquête. Présentée le 27 février 1912.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*p*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous papiers, lettres, documents, etc., concernant la destitution de Hector Hamel, sous-évaluateur à la douane de Montréal, et sa nomination subséquente à titre d'officier douanier. Présentée le 27 février 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*q*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 12 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes, accusations, arrêtés en conseil, rapports ou autres documents en la possession du ministère des Douanes, se rapportant à la destitution de Lyman C. Smith, percepteur des douanes à Oshawa, Ont. Présentée le 27 février 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*r*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de la pétition adressée au ministre des Travaux publics demandant la destitution de Michel Campeau et la nomination de Honoré Paquette comme gardien du bureau de poste auxiliaire dans le quartier Laurier, Montréal. Présentée le 1er mars 1912.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

79*s*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, requêtes, rapports, recommandations et correspondance concernant la révocation de Alexander R. McAdam, officier des pêcheries pour le comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée*

79*t*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, requêtes, recommandations, accusations, etc., entre les mains du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet de la destitution des gardes-pêche dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 4 mars 1912.*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*u*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, accusations, etc., etc., en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, se rapportant à la destitution d'Edward Kelly, mécanicien à l'usine de réduction du chien de mer à Canso, N.-E. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*v*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, accusations, etc., etc., en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, se rapportant à la destitution de David S.

VOLUME 24—*Suite.*

Hensbee, peseur à l'usine de réduction du chien de mer à Canso, N.-E. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*w*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations et preuve se rapportant à l'enquête faite par le docteur Shurtleff au sujet de la destitution de Anton Sheltus, officier douanier, de Saint-Armand-Station, comté de Missisquoi. Présentée le 5 mars 1912.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*x*. Réponse à ordre du Sénat du 30 janvier 1912,—Copie de toutes lettres et documents, entre les mains du gouvernement concernant le déplacement projeté de John Park, maître de poste à Orangeville, Ontario. (*Sénat.*)

79*y*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, télégrammes, recommandations et *memoranda*, se rapportant à la destitution de James McPhee, douanier à West-Bay, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 6 mars 1912.—*M. Chisholm* (*Inverness*). *Pas imprimée.*

79*z*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations et mémoires concernant la destitution de Allan Kennedy, chargé de réparer les lignes télégraphiques de l'Etat dans le comté d'Inverness, et la nomination de son successeur. Présentée le 7 mars 1912.—*M. Chisholm* (*Inverness*).. .. ..*Pas imprimée.*

79*aa*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, se rapportant à la destitution de Wenceslas Lebel, de Kamouraska, comme douanier (*preventive officer*) du ministère des Douanes. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*). *Pas imprimée.*

79*bb*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, accusations ou autres documents concernant le renvoi de Thomas Hale, de Westville, N.-E., comme correspondant de la *Gazette du Travail*. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*cc*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, accusations, plaintes, etc., en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses départements, se rapportant à la destitution de William A. Gerrior, douanier à Larry's-River, N.-E., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*dd*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, se rapportant à la destitution de Auguste Hébert comme maître de poste à Saint-Pascal. comté de Kamouraska. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*).. .. ..*Pas imprimée.*

79*ee*. Réponse à ordre du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, se rapportant à la destitution de Luc Lizotte comme maître de poste à Saint-Pacôme, comté de Kamouraska. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*).. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*ff*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance, requêtes, etc., etc., en la possession du ministère des Postes, se rapportant à la destitution du capitaine Alex. Roberts, maître de poste à Canso, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

79*gg*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912,—Copie de tous documents, requêtes, lettres, plaintes, etc., se rapportant au congédiement en 1896 de H. St. Amour, maître de poste de Saint-Amour, comté de Prescott, et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

97*hh*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, du 7 février 1912,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, plaintes ou autres documents se rapportant au congédiement de W. H. Harris, maître de poste à White-Head, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ii*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, accusations, plaintes, rapports et autres documents en la possession du ministère des Postes concernant la destitution projetée de James McGrath, maître de poste à Aspen, N.-E. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

79*jj*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de tous documents, papiers, requêtes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de Louis Girard, maître de poste à Saint-Angèle de Mérici, comté de Rimouski, et à la nomination de son successeur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

79*kk*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, rapports ou autres documents concernant la destitution de John Fraser, maître de poste de Stellarton, N.-E., le 1er mai 1903. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ll*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 17 janvier 1912,—Copie de toutes requêtes, demandes, lettres, recommandations, décrets du conseil ou autres documents en la possession ou la garde de l'honorable ministre des Postes, ou du ministère des Postes, concernant le renvoi de John M. Rogers, maître de poste à East-Roman-Valley, N. E. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair*..*Pas imprimée.*

79*mm*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912.—Copie de toute correspondance et papiers se rapportant à la nomination et à la destitution subséquente d'Eugène Guimond comme maître de poste à Sainte-Angèle, comté de Rimouski. Présentée le 20 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*nn*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 28 février 1912,—Copie des accusations portées contre Dougald R. Doyle, officier des pêcheries à Arichat-Ouest, N.-E., et de toute correspondance et de tous télégrammes entre le ministère de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers et toute autre personne à ce sujet. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*oo*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 28 février 1912,—Copie des accusations portées contre le docteur J. R. McLeod, officier de santé au port de Hawkesbury,

VOLUME 24—*Suite.*

N.-E., de la preuve faite devant H. P. Duchemin au soutien de ces accusations, de son rapport à ce sujet, et de toute correspondance échangée entre le dit H. P. Duchemin et le ministère de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers à ce sujet. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*pp*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous documents, correspondance, enquêtes, accusations, requêtes et rapports dans le département des Chemins de fer, se rapportant à la destitution de M. Théophile Morin, préposé à la livraison du charbon de l'I.C.R. à la Rivière-du-Loup, P.Q. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*qq*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 24 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, requêtes, pétitions, télégrammes, plaintes ou accusations reçus par le département des Postes depuis le 10 octobre 1911 au sujet du maître de poste de Glenelg, N.E. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*rr*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 18 mars 1912,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations et autres documents se rapportant aux accusations portées contre Jas. W. Matheson, cantonnier sur l'Intercolonial à Meadowville, comté de Pictou, N.-E.; des témoignages entendus et des autres procédures suivies à l'enquête tenue en l'espèce; des rapports en la matière et de toutes les représentations à ce sujet venant de l'association des cantonniers. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ss*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de toutes lettres, pétitions, rapports, accusations ou autres documents en la possession du ministère des Postes concernant la destitution de J. D. McFarlane, maître de poste à South-West-Margaree, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*tt*. Réponse à ordre le la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous documents et correspondance en rapport avec la destitution du maître de poste de Rathburn, dans le township de Mara, comté d'Ontario, et le déplacement du bureau de poste à cet endroit. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Pardee*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

79*uu*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 6 mars 1912,—Copie de tous papiers, plaintes, lettres et autres documents concernant la destitution de John McLeod, comme maître de poste à Denmark, comté de Colchester, N.-E., et la nomination ou la nomination projetée de D. W. McLeod comme son successeur. Prrésentée le 22 mars 1912.—*M. MacDonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*vv*. Réponse à ordre de la Chambre du 28 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, accusations, rapports, etc., en la possession du gouvernement ou de l'un de ses départements, en rapport avec la destitution de Doué Daoust, maître de poste à Alfred, dans le comté de Prescott, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ww*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous documents, papiers, requêtes, lettres, etc., se rapportant,—

1. A la destitution de M. Thomas Dionne, comme maître de poste de Cacouna.

2. A la destitution de Mlle Saindon, de Cacouna, et de le réinstallation du dit Thomas Dionne au bureau de poste de Cacouna. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

79*xx*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes,—Copie des documents, papiers, requêtes, recommandations, etc., se rapportant à la demande qui a été faite au ministère des Postes pour la destitution du maître de poste de Saint-Anaclet, comté de Rimouski. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Lapointe* (*Kamousraska*)..*Pas imprimée.*

79*yy*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 13 mars 1912,—Copie de toutes lettres, papiers, documents, mémoires, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Donald E. McLean, ci-devant maître de poste à Inverness, N.-E. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Chisholm* (*Inverness*).. .. ..*Pas imprimée.*

79*zz*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Relevé faisant connaître combien de maîtres de poste ont été révoqués dans le comté de Shefford depuis le 1er octobre 1911; quels sont leurs noms, les noms des bureaux de poste, les dates des destitutions et les raisons données, le nom du plaignant dans chaque cas et les noms des titulaires actuels; si les accusations portées contre les maîtres de poste révoqués ont fait le sujet d'enquêtes avant la révocation des maîtres de poste; quelles sont les dates des diverses enquêtes, par qui elles ont été conduites, et si l'accusé était présent à l'enquête, dans chaque cas; si des accusations ont été portées contre d'autres maîtres de poste dans le dit comté, et, dans l'affirmative, quels sont les noms des maîtres de poste, les noms de leurs bureaux, les noms des plaignants dans chaque cas, et la nature des accusations; si les dites accusations feront le sujet d'enquêtes avant que les maîtres de poste soient révoqués; si des demandes ont été faites pour ces emplois, et, dans l'affirmative, quel est le nom de la personne qui l'a faite, dans chaque cas. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Boivin*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*aaa*. Réponse à ordre de la Chambre du 11 mars 1912,—Copie des accusations portées contre Arthur Brymner, garde-pêche à L'Ardoise, N.-E., et de tous les télégrammes et autres communications échangées entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou tout fonctionnaire de son ministère, et toute autre personne, s'y rapportant et au sujet de la nomination de son remplaçant. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

79*bbb*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie des accusations portées contre Lawrence G. Power, surintendant de l'établissement de l'élève du homard à Arichat, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et autres communications entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou tout fonctionnaire de son département, et toute autre personne, en rapport avec les dites accusations et la nomination d'un remplaçant. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Kyte*.. ..*Pas imprimée.*

79*ccc*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 13 mars 1912,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, etc., concernant la destitution de Joachim Godbout, gardien de phare à Saint-Laurent, Ile d'Orléans, comté de Montmorency. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*ddd*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous papiers et documents concernant l'enquête projetée contre P. L. Saint-Pierre, maître de poste à Saint-Paul d'Abbotsford, comté de Rouville, Québec. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*eee*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déposition, rapport d'enquête et de tout autre document en la possession du ministère des Postes et se rapportant à la destitution de M. le

VOLUME 24—*Suite.*

docteur H. Dupré, comme maître de poste à Saint-Robert, comté de Richelieu, et à la nomination du nouveau maître de poste. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Cardin.* *Pas imprimée.*

79*fff*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant, sous forme de tableau, le nombre de destitutions dans le ministère des Postes depuis le 1er octobre 1911 dans les neuf provinces du Canada; les noms des maîtres de poste ainsi destitués, la localité, les causes du renvoi, les noms des pétitionnaires demandant ces destitutions, dans chaque cas, et les noms des pétitionnaires opposés à ces destitutions. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..Pas imprimée.

79*ggg*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déposition, rapport d'enquête et de tout autre document en la possession du ministère des Postes et se rapportant à la destitution de madame veuve Antoine St. Martin comme maîtresse de poste à Saint-Louis de Bonsecours, comté de Richelieu, et à la nomination du nouveau maître de poste. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Cardin*... .. ..*Pas imprimée.*

79*hhh*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 24 janvier 1912,—Copie de toute correspoondance, documents, recommandations et rapports concernant la destitution de Joseph Moreau comme maître de poste à Saint-Germain de Kamouraska en l'année 1905. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lapointe*... .. ..*Pas imprimée.*

79*iii*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 20 mars 1912,—Copie de tous papiers, télégrammes, lettres, pétitions et affidavit concernant la destitution de George Bourgoin, employé à titre de statisticien sur le canal Lachine. Aussi, copie de toutes lettres échangées entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de la dite destitution. Présentée le 28 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*jjj*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, recommandations, se rapportant à la destitution de Louis Déchesne, employé du ministère de la Marine sur le quai de Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska. Présentée le 28 mars 1912.—*M. Lapointe.* *Pas imprimée.*

79*kkk*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 18 mars 1912,—Copie de toutes accusations contre A. M. Hatfield, surveillant des pêcheries pour le comté de Yarmouth, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et autres communications entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou quelque officier de son ministère et toute autre personne à ce sujet, et concernant la nomination de son successeur. Présentée le 30 mars 1912.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*lll*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déposition, rapport d'enquête et de tout autre document quelconque se rapportant à la destitution de M. J. O. Dauphinais comme maître de poste de Sorel, comté de Richelieu,—et aussi copie de toute lettre, requête ou autre document quelconque se rapportant à la nomination du nouveau maître de poste de Sorel. Présentée le 30 mars 1912.—*M. Cardin*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*mmm*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 11 mars 1912,—Production de tous documents, lettres, papiers, requêtes, enquêtes et rapports au sujet de la desti-

VOLUME 24—*Suite.*

tution du maître de poste de Saint-Adolphe de Dudswell, M. Joseph Cloutier. Présentée le 30 mars 1912.—*M. Tobin*.. .. ..*Pas imprimée.*

80. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Relevé faisant connaître,—

1. Combien de tonnes de poussière et de déchets d'anthracite ont été importées à Montréal en 1911.

2. Combien de tonnes ont été importées à d'autres ports de la province de Québec pendant la dite année.

3. Le droit, s'il en est, perçu sur ces produits d'après les règlements de la douane; le taux, et la somme perçue.

4. La valeur des dits produits importés et déclarés en douane à Montréal et aux autres ports.

5. Combien de tonnes de déchets de houille grasse ont été importées pendant la susdite période à Montréal et autres ports de la province de Québec respectivement, quelle en était la valeur et quel droit a été perçu sur le dit produit. Présentée le 25 janvier 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 15 janvier 1912,—Etat indiquant les quantités, espèces différentes, autant que faire se peut, et prix de toutes bottes et chaussures importées en Canada, chacun des exercices financiers expirant le 31 mars de 1908, 1909 et 1910, ainsi que les divers pays d'exportation, de même que les quantités, etc., provenant de chacun de ces pays, au cours de chacune des années précitées. Présentée le 2 février 1912.--*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 24 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le premier ministre du Canada ou l'un des membres du gouvernement et messieurs Fielding et Paterson, lors du séjour de ces derniers à Washington l'an dernier, au sujet des négociations pour un traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Présentée le 2 février 1912.—*M. Bradbury.*
Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

82*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 24 janvier 1912,—Copie ed toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1910, et le 1er octobre 1911 entre le très honorable James Bryce, ambassadeur anglais à Washington, et le gouvernement du Canada ou l'un de ses membres, au sujet des négociations pour un traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Présentée en février 1912.—*M. Bradbury..Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

83. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 31 janvier 1912,—Copie des lettres patentes concernant la charge de gouverneur général du Canada, de la commission décernée au gouverneur général actuel ainsi que des instructions qui l'accompagnent. Présentée le 2 février 1912.—*M. Macdonald.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

84. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie du traité entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, le Japon et la Russie pour la discontinuation de la chasse des phoques à fourrure, et de toute correspondance à ce sujet depuis le commencement des négociations jusqu'à présent. Présentée le 5 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

VOLUME 24—*Suite.*

85. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant si le gouvernement ou la Commission du havre de Montréal a acheté du ciment pour ses différents travaux, du 1er janvier 1905 au 21 septembre 1911; de qui ce ciment a été acheté; le prix payé; et si on a demandé des soumissions avant d'en faire l'achat. Présentée le 5 février 1912.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

86. Copie du cinquième rapport de la Commission chargée de la démarcation du méridien du 141me degré de longitude ouest. (Sénat).
Imprimé pour les documents parlementaires.

87. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant au cours de chacune des années de la période de 1907 à 1911 inclusivement, et jusqu'à ce jour de janvier 1912, le nombre de journaliers de ferme et de domestiques placés dans le Canada oriental par chaque agent d'emploi à qui une commission a été payée; le chiffre total de la commission payée à chacun de ces agents au cours de chacune des années susmentionnées, et dans quels comtés et provinces ces immigrants ont été placés. Présentée le 5 février 1912.—*M. Sutherland*.. ..*Pas imprimée.*

88. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Etat indiquant combien d'inspecteurs de *homesteads* étaient employés dans la province de la Saskatchewan par le ministère de l'Intérieur au 1er octobre 1911, et leurs noms; les noms de ceux qui ont été renvoyés du service, et pour quelles raisons ils ont été congédiés; les noms de leurs remplaçants, et leurs occupations antérieures. Présentée le 8 février 1912.—*M. Thompson*.. .. .. *Pas imprimée.*

89. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous les papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant les poursuites intentées sous le régime de la loi des pêcheries, contre John McCabe, David Porter, Joseph Foster et Duncan Murray, dans le comté de Pictou; aussi avec une cause de Porter *vs* Murray dans la cour de comté du district n° 5, Nouvelle-Ecosse, et la part d'intérêt du département affecté en cette cause. Présentée le 9 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Copie C.P. 19/168. Extrait certifié des procès-verbaux d'une réunion du conseil du Trésor tenue le 22 janvier 1912, approuvée par Son Altesse Royale le gouverneur général en conseil le 27 janvier 1912. (Sénat).. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de tous papiers, lettres, décrets du conseil et autres documents concernant la mise à la retraite des honorables juges sir Alexandre Lacoste, J. A. Ouimet et C. J. Doherty. Présentée le 9 février 1912.—*M. Ethier*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse donnant certaines dates dont il a été fait part au Sénat par M. M. A. E. Forget, etc. (Sénat)... .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de tous rapports, lettres, correspondance et autres documents se rapportant à la construction d'un arsenal dans la ville de Sarnia, Ont. Présentée le 13 février 1912.—*M. Pardee.*
Pas imprimée.

94. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la pro-

VOLUME 24—*Suite.*

vince de Québec, au sujet de l'extension des limites de la dite province. Présentée le 13 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 29 janvier 1912,—Copie de tous télégrammes, correspondance, représentations, estimations, lettres et autres documents reçus par le très honorable premier ministre, ou par tout autre membre de l'exécutif, se rapportant en quelque manière que ce soit à la question dun service de bacs à véhicules de chemin de fer entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, à travers le détroit de Northumberland, et à l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ainsi qu'au coût estimatif de ces entreprises. Présentée le 13 février 1912.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes du 29 janvier 1912,—Copie de tous télégrammes, correspondance, représentations, estimations, lettres et autres documents reçus par le très honorable premier ministre, ou par tout autre membre de l'exécutif, se rapportant en quelque manière que ce soit à la question d'un service de bacs à véhicules de chemin de fer entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, à travers le détroit de Northumberland, et à l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ainsi qu'au coût estimatif de ces entreprises. Présentée le 7 mars 1912.—*M .Emmerson.*
Pas imprimée.

95*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents renfermant des demandes pour l'établissement d'un service de bateaux traversiers entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et de toute correspondance, télégrammes, rapports, études et autres documents indiquant le coût du dit service et de l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard,—ainsi que toutes autres données concernant l'à-propos ou la nécessité des dits projets. Présentée le 7 mars 1912.—*M. Pardee.*
Pas imprimée.

96. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Chemins de fer et Canaux, ou quelqu'un de ses officiers, et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean ou la municipalité de la cité et du comté de Saint-Jean concernant la permission, à la dite compagnie, de poser ses rails à travers la voie de l'Intercolonial à ou près le Square Haymarket, dans la dite cité de Saint-Jean, N.-B. Présentée le 13 février 1912.—*M. Pugsley.*
Pas imprimé.

96*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Chemins de fer et Canaux, ou quelqu'un de ses officiers, et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean ou la municipalité de la cité et du comté de Saint-Jean concernant la permission, à la dite compagnie, de poser ses rails à travers la voie de l'Intercolonial à ou près le Square Haymarket, dans la dite cité de Saint-Jean, N.-B. Présentée le 14 février 1912.—*M. Pugsley*.. .. ..*Pas imprimée.*

97. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous papiers, rapports, correspondance, messages, concernant un rapport fait en 1904, par M. Boulay, de Sayabec, contre William Roy, cantonnier à Amqui, I.C.R., et de tout ce qui a été fait subséquemment pour donner suite à ce rapport. Présentée le 14 février 1912.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

97*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 7 février 1912,—Copie de toutes lettres, papiers, accusations, affidavit et autres documents concernant une plainte portée contre W. W. Gray, inspecteur de charbon pour l'Intercolonial, Westville, N.-E., et de tous témoignages, documents, rapports et autres papiers au sujet de l'enquête faite sur la dite plainte par H. P. Duchemin. Présentée le 14 février 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous papiers, lettres, recommandations, instructions départementales, et tout autre document, provenant du ministère des Douanes, au sujet d'une modification temporaire apportée au tarif douanier sur la ficelle employée dans la confection des extrémités supérieures du rets à homard. Présentée le 15 févrièr 1912.—*M. McLean.* *Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous papiers, mémoires, résolutions ou lettres reçues de chambres de commerce, fonctionnaires ou particuliers, de 1908 à 1912 inclusivement, concernant l'établissement d'une station de quarantaine ou d'inspection sur l'île Lawlor, dans el port de Halifax, y compris une carte. Présentée le 16 février 1912.—*M. McLean*.. .. ..*Pas imprimée.*

100. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de tous documents, correspondance et arrêtés en conseil, se rapportant en quelque manière que ce soit au relevé topographique, ou à la demande de soumissions concernant la construction d'une ligne de chemin de fer entre Estmere et Baddeck, comté de Victoria. Présentée le 16 février 1912.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

100*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant la demande de soumissions pour la construction de l'embranchement projeté du chemin de fer de Estmere à Baddeck, dans le comté de Victoria, ou se rapportant aux raisons pour lesquelles aucune des dites soumissions n'a été acceptée. Présentée le 16 février 1912.—*M. McLean*.. .. ..*Pas imprimée*

100*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous contrats, lettres, *memoranda*, avis de résiliation de contrats, et de tous autres documents en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux, datés postérieurement au 1er janvier 1911, se rapportant à la construction de certains embranchements de l'Intercolonial entre Sunnybrae et Guysboro et Country-Harbour, ainsi qu'entre Dartmouth et Dean-Settlement, dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

101. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 15 janvier 1912,—Copie des décrets du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la *Winnipev and Hudson's Bay Railway Company* et son successeur le *Winnipeg Great Northern Railway*, maintenant le *Canadian Northern Railway*, concernant la route projetée du dit chemin de fer vers la Baie-d'Hudson, avec les plans et rapports s'y rapportant. Aussi copie de toute correspondance relative à l'offre de *Milburn & Co.*, propriétaires de steamers en Angleterre, que l'on dit avoir été faite au gouvernement par l'entremise de la dite compagnie de chemin de fer, aux fins d'établir une ligne de leurs steamers sur la route entre la Baie-d'Hudson et l'Angleterre lors de l'achèvement du dit chemin de fer, et à l'offre subséquente de *Milburn & Co.* de mettre un de leurs steamers de la Baltique à la disposition du gouvernement

VOLUME 24—*Suite.*

dans le but de faire un essai pratique de la navigabilité de la route pour fins commerciales. Présentée le 16 février 1912.—*M. Aikins.. .. ..Pas imprimée.*

101*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous rapports, relevés topographiques, plans et cartes faits ou préparés, au cours de l'année 1911 ou cette année, relativement au chemin de fer de la Baie-d'Hudson, ou aux ports projetés à Nelson ou à Churchill, sur la dite baie, ou au sujet de la navigation du détroit d'Hudson. Présentée le 4 mars 1912.—*M. Aikins..Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de l'enquête tenue par le ministère des Chemins de fer sur l'accident arrivé à Geffrey Bourque, de Lac à Saumon, dans la cour de l'I.C.R. à Campbellton, dans le mois de novembre ou décembre 1911, ainsi que de tous autres papiers ou correspondance échangée depuis à ce sujet. Présentée le 16 février 1912.—*M. Boulay.. .. ..Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, etc., entre l'imprimeur du Roi, le surintendant de l'imprimerie, et les représentants de l'imprimeur du Roi, à Winnipeg, au sujet de l'impression et de la distribution des listes électorales de la province du Manitoba lors des dernières élections générales. Présentée le 19 février 1912.—*M. Staples. . Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 février 1912,—Copie du rapport de la commission d'ingénieurs chargée de la reconstruction du pont de Québec et des plans et devis préparés par la dite commission; de tous avis demandant des soumissions; de toutes les soumissions reçues; du rapport de la commission sur ces soumissions, collectivement ou séparément, au ministre des Chemins de fer; du rapport du dit ministre pour l'acceptation des soumissions, et de tous décrets du conseil accordant les contrats pour la construction du pont. Présentée le 19 février 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

105. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 12 février 1912,—Copie de tous les arrêtés en conseil édictés pendant les dix dernières années, touchant l'abolition ou la réglementation des taux sur les canaux. Présentée le 19 février 1912.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

106. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912,—Copie de tous memoranda, requêtes et lettres reçues par le ministre de la Marine et des Pêcheries, depuis le 1er octobre 1911, protestant contre l'octroi d'un permis de pêcher au moyen de rets à trappe au capitaine John H. Thorburn, de Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 22 février 1912.—*M. Law.. .. ..Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à un ordre du Sénat en date du 22 mars 1912 pour la production de toutes pétitions et de la correspondance relative à la suppression d'un piège à poisson à ou près l'Ile de McNutts, dans le port de Shelburne. (Sénat).. .. .. ..*Pas imprimée.*

107. Réponse à ordre du Sénat du 15 février 1912,—Etat indiquant les noms, la position et le salaire de toutes personnes nommées au service du chemin de fer Intercolonial dans la cité de Saint-Jean, N.-B., depuis le premier jour de septembre 1907 au premier jour de mars 1911. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

108. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le gouverneur général le 22 février 1912, référant certaines questions à la

VOLUME 24—*Suite.*

cour Suprême du Canada au sujet du Bill (n° 3) de la première session du douzième parlement du Canada. intitulé: " Loi modifiant la Loi du mariage ". Présentée le 23 février 1912.—*L'honorable M. Doherty.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

108*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Copie de toutes lettres, pétitions, mémoires ou autres documents reçus par le premier ministre ou par quelque membre du gouvernement concernant l'adoption d'une loi fédérale sur le mariage ou d'une mesure législative concernant les effets du décret *Ne temere.* Présentée le 25 mars 1912.—*M. Macdonald.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

109. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous papiers, lettres, recommandations, requêtes, instructions départementales et autres documents en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet du prix des déchets de réduction du chien de mer à compter du 31 mars 1911. Présentée le 23 février 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912 pour copie de toute correspondance, mémoires ou communications de toute nature entre le gouvernement de la province d'Ontario et les autorités fédérales depuis le 1er janvier 1908, au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba ou de la division du territoire de Keewatin. Présentée le 23 février 1912.
Pas imprimée.

110*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 décembre 1911,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, mémoires ou correspondance de toute espèce échangée entre le gouvernement fédéral et ceux du Manitoba et de Saskatchewan ou d'Ontario au sujet du règlement des limites des dites provinces respectives; aussi, de tout arrangement ou mémoire contenant, en tout ou en partie, les termes du règlement de la question relative aux limites des provinces susdites; et aussi, copie de toutes lettres, documents ou représentations faites au gouvernement fédéral par qui que ce soit au sujet du dit règlement ou des questions s'y rattachant. Présentée le 26 février 1912.—*M. Macdonald.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

110*b*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 5 février 1912,—Copie de toute correspondance, mémoires ou communications de toute nature entre le gouvernement de la province de l'Ontario et les autorités fédérales depuis le 1er janvier 1908, au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba ou de la division du territoire de Keewatin. Présentée le 23 février 1912.—*M. Meighen.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

111. Réponse à adresse du Sénat du 24 janvier 1912,—Copie des contrats entre le gouvernement du Canada et les différentes compagnies de steamers pour le transport de la malle entre l'Angleterre, la France et le Canada, ainsi que toute la correspondance y relative, depuis le 1er janvier 1909.

Aussi, les conventions, s'il en est, pour le transport de la malle via New-York.

De plus, tous contrats, conventions de subsides, etc., pour le transport de la malle entre le Canada et Terre-Neuve—ainsi que toute la correspondance y relative, depuis le 1er janvier 1909. (Sénat).. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24—*Suite.*

112. Mémorandum de l'architecte en chef au sous-ministre du ministère des Travaux publics, au sujet des stérilisateurs de Forbes en usage dans la Chambre des Communes et dans plusieurs des départements. Présenté le 26 février 1912..*Pas imprimé.*

113. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous rapports, correspondance et documents se rapportant à la construction du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean entre Saint-Jean et Grand-Falls, N.-B. Présentée le 27 février 1912.—*M. Michaud*.. .. ..*Pas imprimée.*

114. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 février 1912,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, enquête, témoignages, rapports, etc., relatifs à un accident subi par Alphonse Madore, employé de l'Intercolonial à Sainte-Flavie, en 1888 ou 1889, et au règlement de la réclamation alors faite par le dit Alphonse Madore au ministère des Chemins de fer et Canaux. Présentée le 27 février 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

114*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de toute enquête, correspondance quelconque, se rattachant à la mort de feu Absolon Lavoie, de Amqui, tué accidentellement à Métis, I.C.R., dans le comté de Rimouski, durant l'été de 1911. Présentée le 18 mars 1912.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

114*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous les papiers, documents, lettres, etc., se rattachant à une enquête faite par les autorités de l'Intercolonial sur la perte d'un cheval tué sur l'embranchement de Dalhousie, et appartenant à M. Xavier St. Laurent, de Causapscal, depuis 1905. Présentée le 26 mars 1912.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

115. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 31 janvier 1912,—Copie de tous papiers, exposés, lettres, télégrammes, brefs de réclamations, demandes, procès-verbaux de la preuve entendue devant toute enquête, et tous autres documents se rapportant, de quelque manière que ce soit, à une réclamation de Earl Ash pour dommages à lui causés ou résultant de la destruction de la propriété possédée, occupée et achetée par le réclamant, censée être causée par le feu et les étincelles provenant d'une locomotive de l'Intercolonial, et à l'usage de cette voie ferrée. Présentée le 27 février 1912.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

115*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de toutes lettres, de la preuve faite lors de l'enquête par le surintendant Sharp, et des rapports et autres documents se rapportant à une demande d'indemnité pour dommages causés par le feu à la propriété de Angus J. Wanley, de Tracadie, I.-P.-E., le 16 juillet 1911. Présentée le 1er mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers, documents, etc., concernant la constitution légale et les opérations de la *Fidelity Trust Company*, de Montréal. Présentée le 28 mars 1912.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

117. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1912,—Copie d'actes, documents, correspondance, etc., relativement à l'expropriation des propriétés de H. Turgeon et F. Gunn, de la cité de Québec, pour les fins d'une gare centrale. (Sénat.).. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

118. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers, correspondance, etc., concernant la constitution légale et les opérations de la *Provident Trust Company,* de Montréal. Présentée le 1er mars 1912.—*M Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

119. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 10 janvier 1912,—Copie de tous décrets ou minutes du conseil concernant la nomination des commissaires choisis en vertu du traité avec les Etats-Unis, concernant les eaux limithrophes et les questions se rapportant à la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, signé à Washington le 11 janvier 1909. Aussi, copie de toutes dépêches, lettres et télégrammes entre le gouverneur général ou le gouvernement du Canada, ou quelqu'un de ses membres, et l'ambassadeur anglais à Washington ou le gouvernement britannique ou quelqu'un de ses membres sur ce même sujet. Aussi, copie de toutes lettres et télégrammes entre quelque département, ou quelque membre du gouvernement et sir George Gibbons, M. Aimé Geoffrion, et M. Alexander Burnhill, ou l'un d'eux, au sujet de leur nomination à titre de commissaires comme susdit. Présentée le 1er mars 1912.—*M. Pugsley*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

120. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 29 novembre 1911,—Copie de toute correspondance, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date, échangée entre le gouvernement du Canada et les autorités des diverses provinces au sujet de l'aide à accorder aux chemins de fer provinciaux et autres travaux publics des provinces. Présentée le 1er mars 1912.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

121. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous les documents, etc., dans l'affaire du Roi *vs* Sheldon et autres. Présentée le 5 mars 1912.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant la cause de D. Raymond, pétitionnaire, *The Queen's Hotel Company, Limited,* intimée, et Guillaume Ducharme *et al,* mis en cause. Présentée le 5 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre du Sénat en date du 9 février 1912 pour les termes des baux accordés à une ou des compagnies engagées à la pêche de la baleine sur la côte de la Colombie-Britannique, indiquant l'étendue de mer couverte par des droits exclusifs, le loyer payé et les restrictions quant à la saison prohibée et tous autres détails s'y rattachant. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

123*a*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 3 février 1912 pour état indiquant le terme du bail accordé par l'Etat à une compagnie lui donnant le droit exclusif de pêche dans les lacs d'eau douce du Canada; ainsi que toutes les conditions sous le rapport du temps du loyer, de sous-location et de saison réservée et tout autre renseignement relatif à cette matière. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à une adresse du Sénat en date du 22 février 1912 pour toute correspondance concernant le service de distribution des malles insuffisant à Rothesay, N.-B. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

125. Déposée au bureau de la Chambre des Communes par ordre de Son Altesse Royale le gouverneur général,—Copie de la convention intervenue entre Sa Majesté le Roi, au

VOLUME 24—*Suite.*

nom du Canada, Sa Majesté, au nom de la province du Nouveau-Brunswick, et la compagnie dite *The St. John and Quebec Railway Company*, pour l'affermage, aux conditions y spécifiées, de la ligne ferrée de la compagnie entre Grand-Falls et Saint-Jean, N.-B., quand elle sera complétée. Présentée le 11 mars 1912.. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance et documents au sujet de l'octroi d'une aide spéciale aux producteurs de tabac de La Société coopérative de la vallée d'Yamaska. Présentée le 13 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912,—Copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents concernant le port d'hiver projeté à Sarnia, Ontario. Présentée le 13 mars 1912.—*M. Pardee*.. .. ..*Pas imprimée.*

127*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous rapports, requêtes et correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, au sujet de l'amélioration du havre de Port-Dover, comté de Norfolk, Ont.; ainsi que de tous les papiers et documents qui se rapportent aux relations du Grand-Tronc avec ce port. Présentée le 29 mars 1912.—*M. Charlton*..*Pas imprimée.*

127*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous rapports, requêtes et correspondances en la possession du ministère des Travaux publics, au sujet de l'amélioration du havre de Port-Dover, comté de Norfolk, Ont.; ainsi que de tous les papiers et documents qui se rapportent aux relations du Grand-Tronc avec ce port. Présentée le 1er avril 1912.—*M. Charlton. Pas imprimée.*

128. Extrait certifié des minutes d'une réunion de la Commission du Trésor tenue le 1 mars 1912, approuvée par Son Altesse Royale le gouverneur général en conseil le 9 mars 1912, concernant la durée du service et la solde de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présenté le 13 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

129. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la construction d'un brise-lames a Port-Richmond, N.-E. Présentée le 14 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

129*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la construction d'un brise-lames à Charles-Forest's-Cove, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 18 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de toute correspondance entre les autorités de l'Intercolonial, le ministre des Chemins de fer et le ministère de la Justice et toutes personnes quelconques relativement à une réclamation de la *Metapedia Waterworks Company* contre l'Intercolonial, y compris tous plans, dessins, enquêtes, témoignages et rapports concernant cette affaire; aussi, copie de tous plans, dessins, avis et correspondance entre les autorités de l'Intercolonial et M. P. Laberge, et la *Dominion Lumber Company* et John Fenderson et Cie, relativement à la pose d'un tuyau d'aqueduc sur la terre n° 170 du cadastre de Saint-Pierre du Lac. Présentée le 15 mars 1912.—*M. Boulay*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Suite.*

131. Etat des affaires de la compagnie de port et de placement britannique-canadienne au 31 décembre 1911. Présenté le 18 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 6 mars 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, accusations et autres papiers et documents en la possession du ministère des Postes concernant le bureau de poste de Tracadie-Road, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Sinclair.. .. .. ..Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 6 mars 1912,—Copie des nouvelles expédiées jusqu'à date aux îles de la Madeleine par le correspondant hebdomadaire nommé par le ministre des Postes, ainsi que des instructions données au dit correspondant lors de sa nomination. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée*

134. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 5 février 1912 pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, rapports et autres documents se rapportant avec l'avis de résiliation du contrat pour le transport des malles entre Scott-Junction et la gare, dans le comté de Beauce. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Béland.. .. ..Pas imprimée.*

134*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 31 janvier 1912 pour copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre la gare de River-John et le bureau de poste et entre River-John et Hobson, respectivement, depuis le 1er octobre 1912, et la cancellation du contrat passé pour les dits services avec Elijah Logan, et la passation d'un contrat pour les dits services avec un nommé Gannon. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

134*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 31 janvier 1912 pour copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant le contrat pour le service des malles entre la gare et le bureau de poste de Stellarton depuis le 1er octobre 1911, et la cancellation du contrat pour le dit service avec le présent entrepreneur. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Macdonald .. ..Pas imprimée.*

134*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912 pour un relevé de tous les contrats de transport des malles de Sa Majesté, pour lesquels avis de résiliation a été donné en vertu des conditions des dits contrats, entre le 10 octobre 1911 et le 1er février 1912, aussi du nom et adresse de chaque entrepreneur, et du chiffre de chaque contrat. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Lemieux.. ..Pas imprimée.*

135. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 17 janvier 1912 pour copie de la convention entre le Canada et la France relativement à la poste aux colis, et de tous les documents s'y rapportant. Présentée le 19 mars 1912.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 22 janvier 1912 pour copie de tous télégrammes, rapports, lettres, recommandations, demandes et autres documents se rapportant à la nomination d'un inspecteur des postes à Moose-Jaw, Sask. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Knowles.. .. ..Pas imprimée.*

137. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 4 mars 1912, pour copie de toutes lettres, télégrammes, et pétitions adressés au gouvernement ou à

VOLUME 24—*Suite.*

quelqu'un des ministres de Sa Majesté, demandant l'établissement d'un système d'écoles séparées dans le territoire de Kéwatin. Présentée le 20 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

138. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général le 28 février 1912, pour copie de tous papiers, recommandations au conseil, décrets ou tous autres papiers concernant la promotion de M. Binks au poste de surintendant du bureau des rebuts. Présentée le 28 mars 1912.—*M. Henderson*.. .. ..*Pas imprimée.*

139. Réponse en date du 2 mars 1912 pour copie de toute correspondance entre la Anglo-Canadian Chemical Company et le ministère du Revenu de l'Intérieur à compter du 1er janvier 1911 jusqu'à date. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimée.*

140. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 26 février 1912,—Copie de tous papiers en la possession du gouvernement, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le ministère du Travail et le Bureau de conciliation au sujet de la grève qui existe actuellement et qui dure depuis quelque temps déjà sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg. Présentée le 21 mars 1912.—*M. MacNutt*.. .. ..*Pas imprimée.*

141. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes décisions rendues par le ministre des Douanes ou par la Commission du tarif du ministère des Douanes, depuis le 10 octobre dernier, au sujet du droit payable sur la toile de jute, les locomotives de traction et le bois partiellement ouvré; aussi, concernant tous autres articles importés en Canada au sujet desquels il a été fait quelque changement dans le taux de droit imposé en aucun temps depuis cette date, comparativement au tarif imposé sur ces articles respectifs immédiatement avant cette date. Présentée le 21 mars 1912.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 5 février 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions ou autres papiers concernant tout changement ou changement projeté de maître de poste à Powassan, entre le 1er janvier 1906 et le 1er janvier 1912.—*M. Arthurs*.. .. ..*Pas imprimée.*

143. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 13 mars 1912,—Relevé faisant connaître le nombre de parcours établis pour la distribution des malles rurales; le nombre de demandes reçues par le ministère des Postes à l'effet d'obtenir l'établissement de tels parcours; le nombre de demandes non accordées, et les raisons du refus. Présentée le 22 mars 1912.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

144. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le gouverneur général du 12 février 1912,—Copie de tous les arrêtés du conseil passés, et de tous les mémoires et requêtes reçus par le gouvernement du Canada, respectivement, depuis le 1er juillet 1908, se rapportant aux navires étrangers se livrant au cabotage en Canada; aussi, copie de toute correspondance échangée sur le même sujet entre le gouvernement, ou l'un des départements de l'administration, et toute personne, compagnie ou corporation. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre du 26 février 1912 pour un relevé faisant connaître quels sont les différents emprunts qui ont été faits par le gouvernement du Canada depuis l'année 1900 et pour quelle période ces emprunts ont été contractés; où ces emprunts ont été contractés; à quel taux d'intérêt; quelles commissions ont été payées et à qui;

VOLUME 24—*Suite.*

quel a été le produit net de chaque emprunt par $100,000; si le gouvernement a l'intention de demander des soumissions publiques pour les emprunts futurs et où? Présentée le 25 mars 1912.—*M. Lapointe (Montréal)*.. .. ..*Pas imprimée.*

146. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Etat indiquant le nombre et la contenance des établissements frigorifiques dans chacune des principales cités du Canada, et le genre, la quantité et la valeur approximative des produits alimentaires et autres contenus dans chacun des dits établissements pendant les mois de novembre et décembre 1911, et janvier 1912. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Verville*.. .. ..*Pas imprimée.*

147. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause du Roi *vs* The Burrard Power Company, et de tous les décrets du conseil à l'effet de transférer au gouvernement de la province de la Colombie-Britannique l'administration et la régie de tous les privilèges d'eau et forces hydrauliques dans la zone des chemins de fer; aussi copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et celui du Canada en la matière. Présentée le 25 mars 1912.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

148. Réponse à adresse à Son Altesse Royal le gouverneur général du 26 février 1912,—Copie de tous documents, lettres, memoranda reçus du gouvernement de la Colombie-Britannique, et de tous les autres papiers concernant l'exportation du saumon, la location des bateaux au service des établissements de mise en boîtes, le mode d'émission de permis de pêche, et les restrictions apportées à l'octroi de permis aux asiatiques dans la Colombie-Britannique, et de tous les arrêtés en conseil qui régissent les différentes industries précitées, etc., et qui ont été passés depuis le premier octobre 1911. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 19 février 1912,—Etat indiquant à quelle date M. H. P. Duchemin a été nommé pour tenir des enquêtes au sujet des accusations portées contre des employés du gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse; le chiffre de ses émouluments pour ce service; le montant de l'allocation quotidienne fixe (s'il en est) pour ses frais de voyage et de subsistance, avec détails complets; quelle somme a été payée au dit M. Duchemin par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses départements; si quelque compte ou état de comptes a été présenté par M. Duchemin, et n'a pas été soldé; quel est le montant total des comptes présentés; s'il y a d'autres personnes, à part le dit M. Duchemin, chargées de tenir des enquêtes dans la Nouvelle-Ecosse touchant l'ingérence active politique de la part de fonctionnaires de l'Etat, ainsi que leurs noms, et les émoluments de chacune d'elles; combien de commissaires ont été nommés dans toutes les provinces par le gouvernement actuel, ou l'un quelconque de ses départements, aux fins de faire des enquêtes au sujet des accusations d'ingérence politique active de la part de fonctionnaires, et les noms, les adresses, les dates de nomination, les émoluments (y compris les frais incidents) de chacun d'eux. Présentée le 27 mars 1912.—*M. Sinclair*..*Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 4 mars 1912,—Copie de tous memoranda, lettres, requêtes, instructions ministérielles ou départementales en la possession du gouvernement ou de l'un de ses départements, se rapportant au prétendu changement de nom du bureau de poste de Blind-River, dans la province d'Ontario. Présentée le 25 mars 1912.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 24—*Fin.*

151. Rapport du ministère du Travail sur les prix de gros en Canada, 1911. Présenté le 28 mars 1912.—*L'honorable M. Crothers*.. .. ..*Pas imprimé.*

152. Résumé des élections générales, 1911. Présenté le 30 mars 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes du 12 février 1912, pour un relevé faisant connaître quelle somme a été dépensée par le gouvernement, depuis le 15 octobre 1911, pour la confection et la réparation des sacs de malle, et pour les garnitures en métal de ces sacs, y compris les cadenas; et quels sont les noms et les adresses des compagnies, fabricants et particuliers à qui des paiements ont été faits, et quelle somme a été payée en chaque instance. Présentée le 29 mars 1912.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

154. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 17 janvier 1912,—Copie de tous documents relatifs à l'achat et aux réparations du bureau de poste de Berthier-en-haut. Présentée le 1er avril 1912.—*M. Barette*.. .. ..*Pas imprimée.*

155. Noms des commissaires nommés sous l'autorité de la "loi concernant les enquêtes". (Sénat).. .. ..*Pas imprimés.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE 1910-11

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, chapitre 35, article 33.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUB DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

[No. 20—1912.]

Au Feld-Maréchal, Son Altesse Royale le Prince ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT, *Duc de Connaught et de Strathearn, et Comte de Sussex en la Pairie du Royaume-Uni, Prince du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe-Cobourg et Gotha ; Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière ; Chevalier de l'Ordre Très ancien et Très illustre de St-André; Chevalier de l'Ordre Très illustre de St-Patrice ; Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté ; Premier et Principal Chevalier Grand'Croix et Grand Maître de l'Ordre Très honorable du Bain ; Chevalier Commandeur de l'ordre très distingué de l'Étoile de l'Inde ; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Très distingué de St-Michel et de St-Georges ; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre Très éminent de l'Empire Indien ; Chevalier Grand'-Croix de l'Ordre Royal de Victoria : Aide de Camp particulier de Sa Majesté le Roi ; Gouverneur général et Généralissime du Canada.*

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1er avril 1910 et le 31 mars 1911.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1911.

A l'honorable GEO.P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux, et ceux d'autres fonctionnaires du ministère, se trouvent dans les annexes. Ils comprennent le rapport du gérant-général des chemins de fer de l'Etat et autres fonctionnaires ; le rapport de l'ingénieur en chef de la division de l'ouest du chemin de fer Transcontinental ; le rapport du président du conseil des ingénieurs, pont de Québec, et le rapport de l'ingénieur en chef du ministère.

Dans la partie I se trouvent des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous le contrôle de ce ministère ; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, et sur chacun des chemins de fer de l'Etat ; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

Les dépenses du ministère pendant le dernier exercice pour les travaux de construction, d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et des canaux, et de plus pour aider au moyen de subventions accordées en vertu de crédits spéciaux votés par le Parlement à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, se décomposent comme suit :—

Pour les chemins de fer, un total de $36,301,979.24, dont $24,760,029,58 ont été portés au compte du capital, $1,503,070.89 aux recettes, et $10,038,878.77 au revenu.

Les dépenses portées au compte du capital comprennent $23,488,208.40 pour la section est (de Moncton à Winnipeg) du chemin de fer National Transcontinental, que construit une commission, $184,149.81 pour le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et $227,563,40 pour le pont de Québec.

Il a été payé sur le revenu, en subventions à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, une somme totale de $1,284,892,04, $164,392.32 à la Commission des chemins

de fer du Canada, et $21,619.34 pour l'inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial ont été $10,358,845,85, à savoir : pour le compte du capital $762,869.06, et pour celui du revenu $9,595,976.79. Pour l'entretien de l'embranchement de Windsor, il a été dépensé $17,797.98 au compte du revenu.

Les dépenses faites pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ont été de $518,424.56, dont $94,320.56 au compte du capital et $424,104 pour celui du revenu.

Pour les canaux, un total de $3,875,978.05, dont $2,349.474.49 ont été portés au compte du capital, $440,269.03 au revenu, $595.894.79 pour le personnel, et $490,339.74 pour les réparations, ces deux derniers montants ayant été portés au compte du revenu.

En ajoutant au chiffre ci-dessus une somme additionnelle de $2,369,52 pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, le grand total des dépenses sur les chemins de fer et les canaux s'est élevé à $40,180,326.81.

Le revenu total provenant des chemins de fer et des canaux de l'Etat a été de $10,470,532.87, dont les canaux ont donné $221,318,49* et les loyers de forces hydrauliques $187,908.53.

Le total des dépenses de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la date de la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1911, s'élève, au compte du capital, à $261,414,694.87, chiffre qui comprend la somme de $25,000,000 payée à même le capital à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa ligne mère, ainsi que $660,683.09 dépensés pour le chemin de fer Annapolis et Digby. En outre, il a été dépensé à même le fonds consolidé $214,073,844.19, y compris $42,735,008.32 payés en subventions à d'autres chemins de fer qu'à celui du Pacifique-Canadien soit un total de $475,489,401.56.

Sur ce montant, la somme de $13,881,460.65 a été dépensée pour les travaux de construction faits avant la confédération sur certaines parties de ce qui constitue aujourd'hui le réseau du chemin de fer Intercolonial.

Les dépenses de l'Etat sur les canaux, du 1er juillet 1867 au 31 mars 1911, s'élèvent, pour le compte du capital, à $99,331,923,86, dont $20,593,866.13 ont été dépensés antérieurement à la Confédération, et à même le fonds consolidé, pour exploitation, entretien et réparations, à $30,868,547,06, formant un total de $130,200,470,92,

Les dépenses totales pour les chemins de fer et les canaux, jusqu'au 31 mars 1911, sont comme il est dit ci-dessus, de $605,689,872.48, auxquelles il faut ajouter pour dépenses diverses relevant de ces deux chefs, $812,727.84, formant un grand total de $606,502,600.32.

Le revenu total perçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1911, s'élève, pour les chemins de fer de l'Etat, à $157,406,587.23, et pour les canaux, à $14,377,492.63, soit un total de $171,784,079.86.

---

* Par le décret du conseil du 22 juin 1905, les péages ont été abolis pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

† Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu à 1905, sous l'empire de la 47e Vic., ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905, inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministère des Finances (Voir les Comptes publics 1893-4, page 10, et 1906, page 79).

On trouvera aux annexes, partie I, les détails de tous ces chiffres dans les états fournis par le comptable du ministère.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN ACTIVITÉ.

Les chemins de fer de l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement, et affermé pour l'exploitation), et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur service aux annexes, partie III, contenant les rapports de l'ingénieur en chef du ministère, du directeur genéral des chemins de fer de l'Etat, et des fonctionnaires de ces chemins.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant les douze mois écoulés au 31 mars 1911 se sont élevées à $10,249,394.38. Les frais d'exploitation de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ainsi que l'entretien de l'embranchement de Windsor, se sont élevés à $10,037,878.77, soit un profit de $211,-515.61.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial se sont élevés à $9,595,-976.79 ; ses recettes ont été de $9,863,783.40, soit un profit de $267,806.61.

Il faut observer, cependant, que bien que ce dernier montant soit désigné comme étant le profit net de l'année, une somme de $200,000 a été prise sur le revenu, à la fin de l'année, et portée au débit des frais d'exploitation du chemin, cette somme étant en plus des $25,000 ordinaires par mois portés au compte " en suspens ", comme fonds à même lequel des paiements peuvent être faits pour renouvellement du matériel du chemin de fer. Tout cela a été exposé au parlement par le prédécesseur du ministre actuel quand le budget de l'année courante était en discussion. Si ce montant, qui est toujours disponible, n'avait pas été ainsi utilisé, le profit net de l'année se serait élevé à $467,806.61.

Les frais d'exploitation de l'embranchement de Windsor se sont élevés à $17,-797.98 ; les recettes de l'Etat ont été de $48,191.43, soit un gain de $30,393.45.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevés à $424,104.00 ; ses recettes ont été de $337,419.43, soit un déficit de $86,684.45.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le 1er mars 1898, on a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et du Comté de Drummond, ce qui a ajouté 169.81 milles à la ligne de l'Etat.

Le contrat d'affermage avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, daté du 1er février 1898, a été confirmé par la loi 62-63 Victoria, chapitre 5 (1899). Il est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, le loyer annuel étant fixé à $140,000.

A la date du 7 novembre 1899, sous l'autorité de la loi 62-63 Victoria, chapitre 6 (1899), la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond céda à l'Etat son chemin de fer tout entier depuis Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, ainsi que sa ligne d'embranchement depuis Saint-Léonard jusqu'à Nicolet. Le transport fut exécuté par acte en date du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904, l'Etat acheta le chemin de fer Canada-Eastern, de Gibson à Loggieville, 127.67 milles, et il a repris, le 19 avril 1905, le pont de Frédéricton et St-Mary et des terrains contigus, 1.33 mille.

La longueur de chemin en activité durant l'année a été de 1,455.63 milles, soit une augmentation de 8.50 milles, c'est-à-dire de Indiantown à Blackville-Junction. Il y a double voie sur une longueur de 25·04 milles. Il y a en plus les voies de raccordement, d'évitement et de garage, dont la longueur totale représente 388·68 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses portées au compte du capital, durant le dernier exercice expiré le 31 mars 1911, se sont élevées à $765,897.57, et il y a en regard un crédit de $3,600, ce qui porte le total à $762,297.57. Le grand total est donc de $93,035,371,08 pour tout le chemin fusionné en vertu de la loi 54-55 Victoria, chap. 50 (1891), et 62-63 Victoria chapitres 5 et 6 (1899), et pour l'achat du chemin de fer Canada-Eastern.

Les principaux chefs de dépenses portés au compte du capital durant l'année sont les suivants (en omettant les "cents"): Diversion de la ligne à Chatham et embranchement jusqu'au quai, $149,976 ; nouveaux ateliers de locomotives et wagons avec matériel, et nouveau garage de marchandises à Moncton, $80,437 ; nouvelles machines pour les ateliers, $37,983 ; raccordement Moncton, $53,857 ; nouvelles installations à Halifax $39,795 ; remise de locomotives, ateliers de machines, etc., à Rivière-du-Loup, $62,347 diversion de Sydney Mines, $100,000 ; terrains et constructions à Campbellton, $75,000.

COMPTE DU REVENU.

Les dépenses du compte du revenu sont groupées sous quatre chefs principaux, lesquels se divisent à leur tour en plusieurs catégories.

Les principaux chefs des dépenses sont les suivants : Entretien de la voie et des structures, $1,811,711.35, avec en regard un crédit de $7,621.67 pour entretien de voies parcs, etc., en commun, ce qui laisse un montant net de $1,804.089.68 ; entretien du matériel, $2,228,215,52; dépenses du trafic, $196,228.65; frais de transport, $5,223,309.14, avec en regard un crédit de $79,076.06 pour entretien de parcs et points terminaux en commun, ce qui laisse un montant de $5,149,139,46 ; frais généraux, $222,610.17.

Les dépenses relevant de ces cinq chefs se sont élevées pour l'année à $9,595,976.79.

Les détails de ces dépenses figurent dans le compte rendu du contrôleur, partie III des annexes.

Les recettes brutes de l'année, $9,863,783.40, sont divisées comme suit :

Le service des voyageurs a rapporté $2,899,419.82 ; le service des marchandises a rapporté $6,344,595.66 ; les postes et messageries ont rapporté $449,797.44, et les services divers ont donné $169,970.48. Le revenu provenant des transports représente 98.05 p. 100 du total brut.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer (1,455·63 milles) ont été de $6,776.30 ; par mille de locomotive, $1.11 ; par train-mille, $1.42, et par wagon-mille, 10,12 cents.

La distance totale parcourue par les locomotives a été de 8,904,048 milles; la distance totale parcourue par les trains, 6,970,346 milles, et celle parcourue par les wagons, 97,506,352 milles.

Les dépenses par mille de chemin de fer ont été les suivantes : "Entretien de la voie et des constructions", $1,239.39 ; "Entretien du matériel", $1,527.80 ; "Frais d'exploitation, $134.80 ; "Transports", $3,537.40 ; "Dépenses générales", $152.93. Total, $6,592.33.

Les dépenses par train-mille ont été les suivantes : "Entretien de la voie et des constructions", 25·88 cents ; "Entretien du matériel", 31.91 cents ; "Frais d'exploitation", 2·82 cents ; "Transports", 73·87 cents ; "Dépenses générales", 3·19 cents ; formant un total de 137·67 cents.

Le rapport entre les dépenses et les recettes brutes est le suivant : Entretien de la voie et des structures, pour 100 ; matériel, 22·55 pour 100 ; frais d'exploitation, 1·99 pour 100 ; transports, 52·20 pour 100 ; frais généraux, 2·26 pour 100.

En comparant les douze mois expirés le 31 mars 1910 avec la même période expirée le 31 mars 1911, on voit que les recettes brutes ont représenté l'année dernière une augmentation de $595,548.41. Le service des voyageurs a donné une augmentation de $133,535.16, et celui des marchandises une augmentation de $295,711.48. D'un autre côté, les postes et messageries ont donné une augmentation de $166,301.77. L'augmentation, par mille de chemin de fer, a été de $371.74, et par train-mille de 3 cts.

Une comparaison des frais d'exploitation, durant les mêmes périodes, indique pour 1910 11 une augmentation de $950,906.46, soit par mille de chemin de fer $618.39, et par train-mille 8·67 cts.

NOTES GÉNÉRALES SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 3,232,895, soit une augmentation sur l'année précédente de 110,571, dont 94,888 par train local et 15,683 par train de plein parcours.

Le mouvement des marchandises a représenté 4,101,400 tonnes, soit une augmentation de 174,160 tonnes sur l'année précédente. Le trafic local a donné une augmentation de 126,795 tonnes, et le trafic d'entier parcours une augmentation de 47,365 tonnes. En outre, il a été transporté 179,554 tonnes de matériel pour le chemin de fer, comme traverses, rails, fournitures de gares, etc., ce qui porte le total du mouvement des marchandises à 4,280,954 tonnes.

Les détails des principaux articles apparaissent dans les rapports du contrôleur, à l'annexe III, et se classifient comme suit : Produits agricoles, 426,011 tonnes ; animaux, volailles, poissons et leurs produits, 84,563 tonnes ; produits des mines, 1,261,598 tonnes ; produits des forêts, 1,012,404 tonnes ; produits manufacturés, 773,301 tonnes ; articles divers, 535,037 tonnes.

Le matériel roulant est décrit spécifiquement dans le rapport du comptable de la section mécanique, annexe de partie III. On y remarque, entre autres, l'achat, au compte du revenu, d'une locomotive à voyageurs et de 10 locomotives à marchandises, dont 9 ont remplacé 26 locomotives ancien modèle ; le pouvoir total de traction de ces 9 locomotives est de 338,697 livres, en regard de 302,721 livres pour les 26 ancien modèle ; et bien que le nombre total des locomotives ait été réduit de 414 à 397, leur pouvoir de traction est augmenté de 35,976 livres.

La valeur des approvisionnements en magasin à la fin de l'année était de $1,149,-303.45, y compris le combustible $229,059.51 ; matériel du chemin et des ponts, $418,-888.43 ; et divers, $501,355.51.

Les statistiques comparatives suivantes, se rapportant au trafic, offrent de l'intérêt :

En 1909-10, la moyenne du tonnage des marchandises transportées par train et produisant des recettes a été de 260.02, et celle des voyageurs, 58.99 ; en 1910-11, la moyenne du tonnage des marchandises a été de 260.21, et celle des voyageurs, 61.41.

En 1909-10, la moyenne de tonnes par wagon chargé, produisant des recettes, a été de 17.23, et celle du nombre des voyageurs de 9.62 ; en 1910-11, la moyenne de tonnes était de 17.23 et celle des voyageurs de 9.68.

Le nombre de tonnes par train de marchandises, en 1909-10, a été de 264.26, et en 1910-11 de 265.28.

Le nombre de tonnes par wagon de marchandise, en 1909-10, a été de 17.51, et en 1910-11 de 17.57.

La distance moyenne de chaque tonne de marchandise transportée en 1909-10 a été de 271.69 milles, et en 1910-11 la distance a été de 274.47 milles. Les distances moyennes du transport des voyageurs dans ces deux exercices ont été de 48.73et 50.40 milles, respectivement.

Le nombre moyen de wagons chargés par train, en 1909-10, a été de 15.09 wagons de marchandises et 6.13 voitures de voyageurs ; en 1910-11, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 15.10 et de voitures de voyageurs 6.34.

Le nombre moyen de wagons vides par train, en 1909-10, a été de 3.13, et en 1910-11 de 2.63.

En 1909-10, la moyenne de train-milles par mille de chemin a été, pour les marchandises, 2,835.59, et pour les voyageurs, 1,782.07 ; en 1910-11, ces chiffres étaient respectivement de 2,971.98 et 1,816.56.

En 1909-10, la moyenne par mille de chemin a été, pour les marchandises produisant des recettes, de 737,317.14 tonnes, et pour les voyageurs 105,131.40 ; en 1910-11, ces chiffres étaient, pour les marchandises, 773,350.73, et pour les voyageurs, 111,553.91.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées, par mille de chemin, en 1909-10, a été de 749,238.04, et en 1910-11 de 788,413.82.

En 1909-10, les distances parcourues par les trains se chiffraient par : 2,578,885 milles pour les voyageurs, et 4,103,468 milles pour les marchandises. En 1910-11, nous avons pour les voyageurs : 2,644,241 milles ; pour les marchandises, 4,326,105 milles.

La distance parcourue, par wagon chargé était, en 1909-10, de 61,916,687 milles, et en 1910-11 de 65,317,976 milles.

Celle des wagons vides atteint, en 1909-10, 12,843,789 milles, en 1910-11 elle était de 11,367,591 milles.

Celle parcourue par les wagons-cuisines était, en 1909-10, de 3,802,680 milles, et en 1910-11, 4,048,224 milles.

Celle des wagons à moteur à vapeur (voyageurs) était de 16,563 milles en 1909-10, et 5691 en 1910-11.

La distance totale parcourue était, en 1909-10 : voitures de voyageurs, 15,821,472 milles ; wagons de marchandises, 78,563,106 milles, et en 1910-11, voitures de voyageurs, 16,772,561, et wagons de marchandises, 80,733,791.

Le mouvement total des marchandises était, en 1909-10 de 4,071,692 tonnes, dont 3,927,240 étaient productives de bénéfices. En 1910-11 le mouvement total des marchandises était de 4,280,954 tonnes, dont 4,101,400 étaient productives de bénéfices.

Les réparations aux voitures de voyageurs en 1909-10 coûtaient $604.67, ou par wagon-mille, .0174 de cent, et en 1910-11, $615.06, soit par wagon-mille, .0167 de cent.

Les réparations faites aux wagons de marchandises s'élèvent, en 1909-10, à $38.16 par wagon, soit par wagon-mille, à .0062 de cent, et en 1910-11, à $45.26, ou par wagon-mille à .0070 de cent.

Les réparations aux locomotives coûtent en 1909-10 $1,504.72 par locomotive, soit par locomotive-mille .027 de cent, et en 1910-11, $1,585,65, soit par locomotive et par mille .0740 de cent ; et en 1910-11, $45.26, ou par wagon-mille, .0070 de cent.

Le chemin de fer a été tout particulièrement éprouvé dans les incendies qui se sont produits l'année dernière à Halifax, Campbellton, Sacré-Cœur, Sydney, Saint-Jean et Truro. L'incendie de Campbellton, qui réduisit en cendres, pour ainsi dire, toute la ville, a consumé toutes les constructions du chemin de fer, à l'exception de l'habitation du surintendant. Une nouvelle remise pouvant recevoir 28 locomotives a été construite pour remplacer l'ancienne.

Le chemin de fer, ses structures et son matériel roulant ont été maintenus en bon état.

On trouvera dans les annexes au présent rapport les détails des travaux exécutés, du mouvement des marchandises, du matériel roulant, ainsi que divers relevés financiers ou autres.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, fait le service de cette ligne. La compagnie paie tous les frais accessoires à l'exploitation et garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien de la voie et des ouvrages. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention portant la date du 13 décembre 1892, qui prolonge pour une autre période de 21 ans les mêmes conditions que celles énoncées dans la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des ouvrages sont aux frais de l'Etat, et sous le contrôle des hauts fonctionnaires de l'Intercolonial.

La somme revenant à l'Etat s'est élevée à $48,191.43 pour les douze mois terminées le 31 mars 1911. Les dépenses d'entretien s'élèvent à $17,797.98, ce qui laisse un bénéfice net de $30,393,745.

La part des recettes revenant à l'Etat a accusé une diminution de $12,462.55 comparativement à l'année précédente.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C'est un chemin de fer à voie étroite, 3 pieds 6 pouces, et dont la longueur exploitée est la même que l'exercice précédent, savoir : 267.5 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Dans le cours de l'exercice, il a été ajouté aux dépenses à compte du capital une somme de $94,320.56, portant les dépenses totales du chemin de fer au compte du capital, le 31 mars 1911, à $8,559,685.47. Ces nouvelles dépenses comprennent $17,056.22 pour les nouveaux agrandissements à Charlottetown, et $72,278.09 pour l'embranchement Harmony-Elmira, 9.9 milles, dont la construction a été donnée à l'entreprise l'année dernière.

COMPTE DU REVENU.

Pour les douze mois terminés le 31 mars 1911, les recettes brutes se sont élevées à $337,419.55, et les frais d'exploitation à $424,104.00. Les dépenses ont donc excédé le revenu de $86,684.45.

Comparativement à l'année précédente, il y a eu augmentation de $18,344.81 dans les recettes brutes, et une diminution de $3,179.73 dans les frais d'exploitation.

Les dépenses au compte du revenu sont classifiées comme celles de l'Intercolonial, sous cinq chefs principaux, avec leurs divers chefs secondaires. Ils comprennent: " Entretien de la voie et des structures, $117,249.08 ; entretien du matériel, $81,529 ; dépense de trafic, $1,159.68 ; frais de transport, $210,396.42 ; frais généraux, $13,769.32 ".

Le nombre de voyageurs transportés a été de 356,761, soit une augmentation, comparativement à l'année précédente, de 5,723, produisant $142,503.41, ce qui donne une augmentation de $2,426.58. Il a été transporté 108,263 tonnes de marchandises, augmentation de 2,522 tonnes, produisant $158,841.61, augmentation de $5,468.50, Les revenus provenant des postes et de divers autres services se sont élevés à $36,074.53. soit une augmentation de $449.73 comparativement à l'année précédente.

Les marchandises transportées comprenaient des produits agricoles, 28,914 tonnes ; animaux, volailles, poissons et leurs produits, 14,435 tonnes ; produits des mines, 12,074 tonnes ; produits de la forêt (bois de construction), 12,265 tonnes ; articles de fabriques, 7,798 tonnes ; divers, 32,727 tonnes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 452,089 milles ; et celui des trains a été de 331,680 milles, et celui parcouru par les voitures et wagons, 2,113,014 milles.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer se sont élevées à $1,263.74 ; par locomotive-mille, à 74·64 cents ; par train-mille, à 101·73 ; et par wagon-mille, à 16·00 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $1,588.40, et par train-mille de 127.86 cents.

La valeur du matériel en magasin, le 31 mars 1911, était de $61,007.05, y compris le combustible, $18,044.18.

La voie et ses structures ont été maintenues en excellent état.

On trouvera de plus amples détails dans le rapport du surintendant et des autres officiers supérieurs dans les annexes, partie III.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

La loi de 1907, chap. 22, établissant un fond portant le nom de " Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard ", a été mise en vigueur le 1er avril 1907. L'article principal est qu'une contribution de 1½ p. c. du salaire de chaque mois sera versée par chaque employé, et que la même contribution est aussi versée par l'Etat. Un intérêt de 3 p. c. par année sera alloué sur la contribution de l'employé. Après une certaine période d'années de service, l'employé recevra à sa retraite pour le reste de sa vie une allocation mensuelle de ½ p. c. du salaire mensuel moyen reçu par l'employé durant les huit ans ayant précédé sa mise à la re-

traite, le minimum étant $20 par mois et le maximum les deux tiers du dit salaire mensuel moyen. Le fonds est administré par un conseil de cinq membres, dont trois sont des officiers du chemin de fer, les deux autres étant élus par les employés contribuant à la caisse. Par la loi de 1909, chap. 20, la Commission de Direction des chemins de fer de l'Etat désigne un de ses membres comme président de la Caisse de Prévoyance.

Le quatrième rapport annuel de la Commission, figurant dans les annexes ci-jointes, démontre qu'au 1er avril 1910 il y avait au crédit de la caisse une balance de $255,585.08, et que durant le dernier exercice les contributions des employés du chemin de fer se sont élevées à $71,296.42. En ajoutant à cela la même contribution versée par l'Etat et la somme de $1,083.83 pour remboursements, etc., ainsi que l'intérêt accru, $7,079.26, le total du fonds représente pour l'année $406,341.11. Les dépenses totales durant l'année se sont élevées à $132,861.10, dont $121,014.34 en pensions de retraite, ce qui laissait au crédit de la caisse, le 31 mars 1911, la somme de $273,480.01.

Dans le courant de l'année, 51 employés ont pris leur retraite et 23 pensionnaires sont décédés.

Durant les quatre ans que le système a fonctionné, les contributions totales versées par les employés se sont élevées à $299,260.27, et les contributions totales des chemins de fer à $299,260.27. Le nombre d'employés admis à la pension est de 449, dont 68 sont décédés, ce qui en laissait 381 jouissant de leur pension à la fin de l'exercice 1911. Le total payé en allocations de retraite s'élève à $312,623.21.

ÉTUDES TOPOGRAPHIQUES POUR UN CHEMIN DE FER À LA BAIE D'HUDSON.

Dans mon rapport de l'aunée 1909-10, j'ai résumé les renseignements puisés dans le rapport général de M. John Armstrong, ingénieur en chef, à la date du 8 septembre 1909, lequel rapport a été publié dans les annexes. Il y était questions de deux routes allant de Le-Pas, l'une à Fort-Churchill et l'autre à Port-Nelson, les premiers 150 milles à partir de Le Pas étant communs aux deux routes.

L'année dernière, des études ont été faites pour la revision du tracé, afin d'amé liorer les rampes et l'alignement, et aussi de diminuer les frais de construction.

Aucune décision n'avait encore été prise, à la fin de l'année, au sujet du choix du terminus de la ligne à la baie d'Hudson.

Cependant, certains progrès ont été faits, en ce qui concerne la construction du chemin, par l'adjudication des entreprises pour la construction de la substructure et de la superstructure du pont sur la rivière Saskatchewan à Le-Pas, car ce pont sera nécessaire quelle que soit la route qui sera éventuellement choisie. Ce pont consistera en quatre travées fixes, et une travée tournante, avec voies voiturières, une de chaque côté, pour le trafic ordinaire. La plus grande partie de la substructure est terminée.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

La loi 3 Edourd VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et se composant de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908) devant être nommés par le Gouverneur en conseil ; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par pro-

clamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 18 janvier 1904, qu nommait en même temps certaines personnes au titre de commissaires. Par la loi de 1908. chap. 61, la juridiction de la Commission comprenait l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et par la loi de 1908, chap. 62, certains amendements furent apportés dans sa constitution. Par la loi de 1909, chap. 31, la Commission fut autorisée à déterminer le prix maximum exigible pour l'énergie électrique développée par les pouvoirs hydrauliques affermés de la Couronne. Une loi de 1910, chap. 50, a modifié certaines dispositions de la loi des chemins de fer au sujet des pouvoirs de la Commission, et la loi de la même année, chap. 57, a étendu la juridiction de la Commission de façon à ce qu'elle pût fixer les tarifs de la télégraphie sans fil et des télégraphes ou câbles sous-marins. La loi de 1911, chap. 22, autorise la Commission à exiger des compagnies des chemins de fer l'installation de gardes-forestiers, a modifié les dispositions précédentes au sujet de la disposition de l'électricité développée au moyen de forces hydrauliques affermées par l'Etat, et établit entre autres de quelle façon la Commission devra agir pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

La Commission est tenue de soumettre chaque année au Parlement un rapport de ses actes. Le rapport de l'année close le 31 mars 1909 a été reçu et a été communiqué en son temps au Parlement.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc Pacifique, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a convenu avec Sa Majesté de construire une ligne de chemin de fer, entièrement sur territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique, à ou près Port-Simpson ou quelque autre port dans la Colombie-Britannique, selon qu'il sera convenu. Le chemin de fer doit se composer de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg et quelque autre point sur la division est et l'océan Pacifique. La division est doit être construite par le gouvernement sous la direction de quatre commissaires nommés par le Gouverneur en conseil, et être ensuite louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être libres de loyer; les deux divisions devant être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations à faire par la compagnie, de manière à porter la somme produite par la réalisation des titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui est de la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des montagnes Rocheuses (cette limite devant être établie par l'ingénieur en chef de la compagnie et par l'ingénieur en chef du gouvernement après des arpentages réellement faits). Cette limite a été établie sur la rive est de Wolf-Creek, à un point situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton,

Par la loi de 1905, chapitre 98, trois actes de trust par voie de mortgage, figurant dans la dite loi, ont été ratifiés et confirmés, à savoir, un daté du 10 juin 1905, fait entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie Royal Trust et Sa Majesté, pour assurer l'émission des premiers titres mortgage ; le second, daté du 15 mars 1905, entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie National Trust et la Compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission des titres second mortgage ; et le troisième. portant aussi la date du 19 mars 1905, entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la Compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission de titres premier mortgage concernant l'embranchement désigné comme "Embranchement Lac Supérieur."

Des paiements, à même les produits des obligations de la compagnie, pour travaux effectués, etc., sur la section ouest, sont faits de temps à autre sur certificats soumis par l'ingénieur en chef de l'Etat pour cette section, attestant que les dépenses sont justifiées.

La loi de 1909, chap. 19, autorise le prêt de $10,000,000 à la compagnie pour l'aider à terminer la section des prairies, lequel prêt est garanti, sujet à toute autre obligation antérieure, par un "mortgage" sur la section des prairies du chemin. Ce prêt porte intérêt à 4 p.c. par année, et est remboursable en dix ans. Il a été dûment effectué par le ministre des Finances, et l'acte qui en fait foi porte la date 22 mai 1909.

Les diverses dépenses faites sous l'autorité de ces lois et conventions devront être faites à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations. La Commission devra fournir annuellement au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au Parlement

La Commission a été régulièrement nommée par décret de l'exécutif, ainsi que les employés nécessaires, et le siège en a été établi en la cité d'Ottawa.

Le rapport de la Commission pour l'exercice de 12 mois finissant le 31 mars 1911 a été reçu, et sera déposé devant le Parlement selon le cours régulier.

Le résumé suivant indique quelle était la situation à la fin de l'exercice.

SECTION EST.—*(Moncton à Winnipeg.)*

La ligne entière est à l'entreprise, la distance étant de 1804-73 milles.

Sur cette distance, 1,388 milles sont nivelés. Les rails de la grande ligne sont posés sur une distance de 1,064.70 milles, et il y a 199.76 milles de voies de garage, soit un total de 1,264.46 milles. Le total des travaux effectués représente 68.56 p.c. du tout.

Les travaux sont répartis en six districts, le premier district étant à l'ouest de Moncton.

District A, 256·61 milles :—252.55 milles sont nivelés, et les rails sont posés sur une distance de 249.92 milles. On a aussi construit 50.60 milles de voies de garage, et 206.49 milles de lignes télégraphiques. Les frais de construction durant l'année se sont élevés à $3,653,724.59, et 94·86 p,c. des travaux sont faits.

District B, 578·19 milles.—419·75 milles sont nivelés, et les rails dè la grande ligne sont posés sur une distance de 325·13 milles. On a aussi construit 28·05 milles de voies de garage et 186·60 milles de lignes télégraphiques. Ce district s'étend à l'est et à l'ouest du pont de Québec. Les frais de construction, durant l'année, se sont élevés à $6,347,464.58, et les frais de transport à $14,502.27. La proportion de travaux effectués représente 65·54 p. c.

District C, 121·94 milles.—74·3 milles ont été nivelés, mais il n'a pas encore été posé de rails. Les frais de construction se sont élevés à $1,457,492.24, et les frais de transport à $17,176.48. La proportion de travaux effectués représente 27·43 p. c.

District D, 276·11 milles.—201·55 milles ont été nivelés, et les rails de la grande ligne ont été posés sur une distance de 191·38 milles. On a aussi construit 31·56 milles de voies de garage, et 124·65 milles de lignes télégraphiques. Les frais de construction se sont élevés à $3,976,516·99, et les frais de transport à $33,497. La proportion de travaux effectués représente 55·80 p. c.

District E, 195·19 milles.—81·50 milles ont été nivelés, mais il n'a pas encore été posé de rails. Les frais de construction se sont élevés à $1,106,861.91, et les frais de transport à $17,611.07. La proportion de travaux effectués représente 29·73 p. c.

District F, 376·09 milles.—Ce district aboutit à la ville de Winnipeg, sur le côté ouest de la rue Water, la rivière Rouge étant traversée entre St-Boniface et Winnipeg. Les travaux comprennent la construction de parcs et d'ateliers de locomotives et autres à Springfield (Transcona), point situé à environ 6 milles à l'est de Winnipeg. Les ateliers de locomotives sont terminés, et on est à faire l'installation des machines, La substructure du pont à double voie sur la rivière Rouge est terminée, et les travaux achèvent pour la superstructure en fer. Sur la longueur totale de ce district, 358·35 milles ont été nivelés, et les rails ont été posés sur une distance de 298·27 milles. On a aussi construit 89·554 milles de voies de garage et 266·96 milles de lignes télégraphiques. Les frais de construction se sont élevés, durant l'année, à $6,612,845.89, et les frais de transport à $11,573.60. La proportion des travaux effectués représente 86·38 pour 100.

Les dépenses, pour la section entière de l'est, durant l'exercice expiré le 31 mars 1911, se sont élevées à $23,488,208.40, ainsi qu'en fait foi le rapport du comptable du ministère, annexe, partie I. Ce rapport indique aussi que les dépenses de cette section entière de l'est, à venir au 31 mars 1911, se sont élevées à $95,423,085.48, réparties ainsi qu'il suit :

1904	$	6,249 40
1905		778,491 28
1906		1,841,269 95
1907		5,537,867 50
1908		18,910,449 41
1909		24,892,422 68
1910		19,968,126 86
1911		23,488,208 40
Total	$	95,423,085 48

Le total des dépenses, apparaissant dans le rapport des commissaires, depuis leur organisation en septembre 1904 jusqu'au 31 mars 1911, est $95,406,697.61.

Les questions en suspens entre les ingénieurs de la Commission et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique au sujet de la classification des déblais dans les districts "B" et 'F", et au sujet des quantités de roches enlevées en dehors de la section régulière dans les tranchées rocheuses, et que l'on nomme communément déblais, ont été référées pour règlement à une commission de trois arbitres, suivant que stipulé dans le contrat de la compagnie avec le gouvernement. Cette commission se compose de l'ingénieur en chef des commissaires, de l'ingénieur en chef de la compagnie, et de M. Collingwood Schreiber, agissant comme troisième arbitre.

Par décret du Conseil du 23 juin 1910, la ligne de chemin de fer allant de l'approche-nord du pont de Québec au marché Champlain, dans la ville de Québec, qui était déjà en voie de construction avant l'écroulement du pont, et la prise de possession par le gouvernement de l'entreprise et des biens de la compagnie, ont été transférées aux commissaires du chemin de fer National-Transconsinental "comme formant partie de ce chemin".

SECTION DE L'OUEST.

Wolf-Creek à Prince-Rupert.

Sur la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique, en voie de construction, la situation à la fin de l'exercice expiré le 31 mars 1911 est indiquée dans le rapport de M. Collingwood Schreiber, C.M.G., ingénieur en chef de cette division, ainsi qu'il suit :—

La longueur totale de cette division est d'environ 1,715 milles, répartis en deux sections, savoir : La section des Prairies, qui s'étend à partir de la rive ouest de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la rive est du creek Wolf, soit une distance de 915 milles ; et la section des Montagnes, qui s'étend à partir de la rive est du creek Wolf jusqu'à l'extrémité ouest de la ville de Prince-Rupert, terminus de la côte du Pacifique, soit une distance d'environ 830 milles.

SECTION DES PRAIRIES.

Cette section est presque terminée et est ouverte au trafic, la section Edmonton-Wolf-Creek ayant été ouverte au trafic le 12 février 1911 comme "chemin non encore terminé par les entrepreneurs".

En outre de la grande ligne, 915 milles, les rails ont été posés sur 83·01 milles de voies de garage, sur 24·66 milles de voies conduisant à des élévateurs, scieries, etc., et sur 50·82 milles de voies de service dans les gares, soit un total de 1,073.49 milles.

La voie est en excellent état, et le service des trains a bien fonctionné. Cette section comprend plusieurs grands ponts en fer, y compris le pont de la Saskatchewan-Sud, 1,501 pieds de long et 76 pieds de haut ; le pont de la rivière Bataille, 2,770 pieds de long et 178 pieds de haut ; le pont de la Saskatchewan-Nord, 1,655 pieds de long et 136 pieds de haut ; le pont de la rivière Pembina, 902 pieds de long et 214 pieds de haut.

Les clôtures et les lignes télégraphiques sont terminées.

Les dépenses certifiées, à venir au 31 mars 1911, se sont élevées pour cette section à $34,805,842.47.

SECTIONS DES MONTAGNES.

Sur cette section, qui s'étend de Wolf-Creek à Prince-Rupert, 830 milles, il y avait à la fin de l'année 420 milles à l'entreprise, soit 180 milles à l'extrémité-est (Wolf-Creek), dont 100 milles étaient pour ainsi dire complètement prêts à recevoir les rails et 65 milles avaient leurs rails posés, et 240 milles à l'extrémité (Prince-Rupert) ouest, dont 102milles ont reçu leurs rails. L'ingénieur en chef fait rapport que les travaux de construction, sur la section des montagnes, sont en arrière et ne se poursuivent pas aussi vite qu'on pourrait désirer. Il fait remarquer que la compagnie est à construire une ligne à l'ouest de son quai terminus actuel à Prince Rupert, qui se prolongera à 3.23 milles plus loin jusqu'à un point où l'on projette d'établir le terminus. Ce prolongement n'ayant pas été, cependant, officiellement compris comme faisant partie du chemin, il ne figure pas dans les états de dépenses de l'ingénieur en chef.

Les dépenses certifiées, à venir au 31 mars 1911, se sont élevées pour cette section à $20,488,156.58.

Les dépenses totales, pour les deux sections des prairies et des montagnes, s'élevaient, au 31 mars 1911, à $55,293,999.05.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Les renseignements relatifs aux chemins de fer sebventionnés par l'Etat, qui formaient jusqu'ici dans les rapports annuels une partie importante de celui du sous-ministre, sont maintenant fournis par le comptable et le secrétaire légiste du ministère, dont on trouvera les rapports respectifs aux annexes ci-jointes. Celui du comptable indique tous les paiements effectués chaque année depuis l'établissement du système de subventions aux chemins de fer. Le rapport du secrétaire légiste traite de plusieurs contrats de subventions, passés au cours de l'année dernière, et donne certains renseignements particuliers à chacun de ces contrats.

Le total des paiements, au 31 mars 1911, s'élevait à $1,284,892.04.

PONT DE QUÉBEC.

Le 29 août 1907, le pont "cantilever" en voie de construction à Québec (commencé à l'origine avec subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chap. 7, et en vertu d'un accord intervenu le 12 novembre 1900) s'est subitement écroulé.

A la suite d'un arrangement intervenu avec la compagnie, en date du 19 oct. 1903, et ratifié par la loi de 1903, chap. 54, le gouvernement avait entrepris de garantir le principal et l'intérêt des obligations ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie abandonnant ses droits à la balance restant impayée de la dite subvention, et la dite garantie étant assurée par hypothèque sur les franchises, péages et biens de la compagnie.

Il était stipulé dans cet arrangement que le gouvernement aurait le droit en tout temps, à un mois d'avis, de prendre possession de l'entreprise, de l'actif, des biens et des franchises de la compagnie en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ne dépassant pas $265,585.70, avec intérêt simple à 5 p.c., et une prime de 10 p.c. sur la valeur au pair des actions payées.

Sur la dite subvention de $1,000,000, il avait déjà été payé à la compagnie un total de $374,353.33, antérieurement à l'exécution de l'accord précédent; et après cela des paiements furent faits à même le produit des obligations jusqu'à concurrence de $5,016,-453.66, sur certificats de l'ingénieur du gouvernement justifiant des travaux faits et des matériaux délivrés.*

Après l'écroulement du pont, le droit du gouvernement de prendre possession de l'entreprise de la compagnie fut exercé en vertu d'un décret du Conseil du 17 août 1908, La date de prise de possession était le 1er décembre 1908. Le total des montants payés par le gouvernement aux divers actionnaires pour leurs actions s'éleva à $355,279.07, et ce paiement fut effectué en novembre 1908. Le titre de transfert au gouvernement porte la date du 18 octobre 1909.

En vertu d'un décret du Conseil daté du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée pour la préparation de nouveaux plans et devis, et pour la reconstruction du pont, avec autorisation de faire appel à des ingénieurs experts en qualité d'aviseurs advenant que des différends pourraient s'élever.

Vers la fin de l'année 1909, de tels progrès avaient été faits que des avis furent publiés en novembre, dans les journaux, invitant les entrepreneurs à visiter les bureaux de la Commission afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour leur permettre de soumissionner pour la superstructure, d'après les plans et devis de la Commission. Les entrepreneurs étaient cependant, en même temps, invités à soumettre des dessins alternatifs.

En juin 1910, les demandes formelles de soumissions furent faites par la voie des journaux. En réponse, 35 propositions différentes furent soumises et furent prises en considération par la Commission qui, finalement, après avoir pris l'avis d'ingénieurs consultants, recommanda d'accepter un dessin alternatif soumis par la *St. Lawrence Bridge Co.* (avec laquelle sont associées la *Dominion Bridge Co.* et la *Canadian Bridge Co.*). La Commission fut d'avis que ce projet se recommandait par certaines qualités de force, de simplicité de construction, de distribution économique de matériaux et d'apparence générale, devant produire un pont qui "pourrait comparer très favorablement avec les plus beaux ponts du même genre existant actuellement". Par décret du Conseil du 31 mars 1911, autorisation fut donnée de passer un contrat avec les compagnies-conjointes ci-haut désignées, et ce contrat fut exécuté le 4 avril 1911. Le prix convenu est 9·02c. par tonne, représentant environ $8,650,000, une économie d'environ $2,600,000 ayant été réalisée par l'élimination des voies pour le trafic des véhicules comprises dans l'ancien plan. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 31 déc. 1915.

Le pont, une fois terminé, aura une longueur totale de 3,228 pieds, soit environ trois cinquièmes de mille. L'ouverture du milieu aura 1,800 pieds de longueur ; la longueur de la partie suspendue sera de 640 pieds. Cette travée aura, sur une longueur de 760 pieds au-dessus du chenal, une hauteur de 150 pieds au-dessus du niveau du

---

* L'historique de la part prise par le gouvernement à la construction de ce pont, antérieurement à son écroulement, figure dans le rapport annuel du ministère de 1907-08, p. XLVII.

fleuve, à marée haute. Les deux fermes "cantilever" auront chacune une longueur de 580 pieds. La largeur, entre les armatures, sera de 88 pieds. Le pont comprendra un chemin de fer à double voie, et deux trottoirs pour les piétons.

A la date du 10 janvier 1910, un contrat pour la substructure fut passé avec MM. M. T. et J. J. Davis, dont la soumission était la plus basse de toutes celles qui furent reçues, en réponse à des annonces publiées dans les journaux; et des arrangements supplémentaires (rendus nécessaires par des changements dans le plan du caisson et dans l'emplacement de la pile du nord) furent faits avec eux le 23 mai 1910 et le 2 septembre 1911.

Le conseil des ingénieurs chargés des travaux de reconstruction a été modifié par démissions et se compose maintenant comme suit: Charles N. Monsarrat, M. Soc. Can. I. C., président et ingénieur en chef; Ralph Modgeski, Soc. Am. I. C. et C. E. Schneider, Soc. Can. I. C., et ancien président Soc. Am. I. C.

LE SIÈGE DE LA COMMISSION EST À MONTRÉAL.

Le rapport de la commission, pour l'année expirée le 31 mars 1911, figure dans les annexes jointes au présent rapport, partie V. On peut voir que les travaux d'enlèvement, à l'entreprise, des débris de la structure écroulée se sont toujours poursuivis, et que tous les débris entre la grande pile et la pile d'ancrage ont été pour ainsi dire enlevés. Les travées d'approche et les échafaudages sur la rive nord ont été enlevés à l'entreprise. Le caisson pour la pile principale du côté nord, qui doit être reconstruite, a été mis en place, et les opérations de son immersion étaient commencées quand un accident s'est produit qui a nécessité l'enlèvement de ce caisson pour réparations. On s'en servira pour la pile du sud, et on en construira un autre en deux sections pour la pile du nord.

Les dépenses du dernier exercice (1910-11) se sont élevées à $227,563.40. En ajoutant les dépenses de l'exercice 1908-09, $422,867.12 (dans lesquels sont compris $355,-279.07, payés pour achat du stock de la Compagnie du Pont de Québec, et $31,765.44, pour les dépenses de la commission chargée de s'enquérir des causes de l'écroulement de l'ancienne structure), et en ajoutant aussi les dépenses de l'exercice 1909-10, $111,782.02, pour la préparation des plans, etc., les dépenses totales du gouvernement se sont élevées à $762,218.54, avec crédit de $100,000 en regard versé par la *Phœnix Bridge Co*, entrepreneurs de l'ancienne structure, en règlement final de toute réclamation au sujet de l'écroulement, ce qui laisse un quotient net de dépenses de $662,218.54 au 31 mars 1911. Cela ne comprend pas le montant de la subvention, $374,353.33, payé ainsi qu'il a déjà été dit ci-dessus à la Compagnie du Pont de Québec.

CANAUX.

Le total des dépenses, pour les canaux du Canada, durant les douze mois expirés le 31 mars 1911, s'est élevé à $3,875,978.05, comprenant pour travaux de construction $2,349,474.49, portés au compte du capital; $440,263.03 pour frais d'entretien, portés au compte du revenu; $595,894.79 pour le personnel; et $490,339.74 pour les réparations; ces deux derniers articles sont portés au compte du revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1910, s'élevaient à $148,266.82. Les loyers acquis durant l'année se sont élevés à $181,864.49, soit un total de $330,131.29. Il a été perçu, sur cette somme, un total de $188,862.54. Le reliquat restant dû le 31 mars 1911, déduction faite des rabais, s'élevait à $140,860.97. Il ne faut pas oublier qu'en

règle générale les loyers sont payables d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loyés dus à la fin de chaque année.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $221,320.50, le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc. Sur ce montant, il a été remboursé $182.01, ce qui laisse un revenu net de $221,138.49.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, Partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1910-11, mais l'on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre "Statistiques des canaux", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1910.

Les principaux articles compilés dans cette statistique peuvent se résumer comme suit:—

Le mouvement par les canaux du Canada pour la saison de 1910, s'est élevé à 42,990,608 tonnes, une augmentation de 9,269,860 tonnes, comparé à celui de la saison précédente. 320,574 passagers ont été transportés, soit une augmentation de 43,352.

Les quelques données qui suivent sur le mouvement des canaux pendant la saison de navigation de 1910 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il est passé 2,326,290 tonneaux de fret, augmentation de 300,339 tonneaux, dont 1,042,538 se composaient de produits agricoles, et 154,737 tonneaux de produits forestiers ; 577,491 tonnes de houille ont été transportées ; 2,281,519 tonneaux étaient du fret direct, dont 1,557,283 tonneaux ont passé vers l'est.

De cette quantité de fret direct les navires canadiens ont transporté 1,503,476 tonneaux, augmentation de 255,782 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 778,043 tonneaux, soit une augmentation de 49,697 tonnes.

Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal, en destination des ports des Etats-Unis, a été 485,499 tonnes, soit une augmentation de 110,080 tonnes sur l'année 1909.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été 789,661 tonnes, soit une augmentation de 136,919 tonnes comparativement à l'année précédente. Il n'a pas été fait de transbordements à Ogdensburg depuis 1903.

Par les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 2,760,752 tonnes de fret, soit une augmentation de 350,823 tonnes, dont 1,916,733 tonnes allant à l'est et 844,019 tonnes allant à l'ouest ; 930,851 tonnes étaient des produits agricoles ; 759,052 tonnes du charbon, et 560,328 tonnes des produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 385,261 tonnes, soit une augmentation de 48,322 tonnes, dont 268,199 tonnes étaient des produits forestiers,

Sur le canal Chambly, on a transporté 669,299 tonneaux, une diminution de 82,818, dont 496,119 tonneaux de produits forestiers et 99,485 de charbon.

Sur le canal Rideau, 134,881 tonneaux, une augmentation de 43,107 ; dont 40,026 da produits forestiers et 13,304 de charbon.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 85,951 tonneaux, une augmentation de 6,101, dont 42,350 tonnes de charbon.

Sur le canal Murray, 177,941 tonneaux, une augmentation de 75,650 tonneaux.

Sur le canal de la vallée de la Trent, il est passé 46,263 tonneaux, dont 35,849 de produits forestiers.

A l'écluse St-Andrews, sur la rivière Rouge, Manitoba, le volume des affaires a été de 8,283 tonnes.*

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, le mouvement du fret a été de 36,395,687 tonneaux, une augmentation de 5,534,442 tonneaux, transportés dans 7,972 navires, et le nombre des éclusages a été de 6,110. Il a été transporté 68,396,300 boisseaux de blé et 23,855,747 boisseaux d'autres grains; 2,831,260 barils de farine, 28,440,952 tonnes de minerai de fer, 44,109,565 tonnes de charbon, et 4,646,650 pieds de bois, mesure de planche.

L'ingénieur en chef du ministère a soumis un rapport résumant les principaux travaux exécutés durant l'année, et on trouvera ce rapport dans les annexes, partie VI, avec les rapports des ingénieurs, surintendants et des surintendants, ce qui me dispense d'en dire plus long à ce sujet.

Je ferai cependant observer, à propos du projet important de l'agrandissement du canal Welland, qu'on a continué durant l'année à se documenter à ce sujet au moyen de levés hydrographiques et d'essais de forage, et que beaucoup de renseignements précieux ont été ainsi obtenus. Cependant, rien de définitif n'a encore été conclu, et nous ne sommes pas encore en mesure de rien déterminer à ce sujet.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations assermentées des compagnies de chemins de fer, relatif à leurs opérations durant les douze mois expirés le 30 juin 1910, est préparé par le contrôleur du département des statistiques, et publié sous forme de rapport séparé.

STATISTIQUE DES CANAUX.

Les statistiques du trafic par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1910, sont établies sous la direction du même fonctionnaire, et sont aussi publiées sous forme de rapport séparé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre.

---

* Cette écluse, consistant en une écluse et un barrage sur la Rivière Rouge à environ 15 milles au nord de Winnipeg, a été construite et est tenue en service par le ministère des Travaux publics. Cette écluse facilite les communications entre Winnipeg et le lac Winnipeg, et elle n'est ici mentionnée que pour des fins de statistique.

ANNEXES

PARTIE I

ÉTATS DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

INDIQUANT

LES DÉPENSES EFFECTUÉES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX

(Y compris les Chemins de fer subventionnés.)

ET LES RECETTES DE L'EXERCICE 1910-11

ET LES EXERCICES PRÉCÉDENTS.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Dominion du Canada, pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

CANAUX.

Dénomination de l'ouvrage.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Personnel.	Imputable sur le revenu. Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon... / Grenville..	....	9,051 98	23,608 04	11,303 46
Chambly	20,000 04	8,717 20	30,548 74	23,950 19
Cornwall	....	76,719 09	78,583 80	45,362 81
Galops	....	16,224 68	....	....
Lachine	253.098 27	73,260 66	72,285 01	91,941 84
Murray	....	....	3,942 94	2,075 26
Rideau	....	6,188 71	47,165 63	79,352 59
Sault-Ste-Marie	54,797 37	77,066 45	24,951 49	19,955 74
Soulanges	102,699 69	3,999 58	32,283 03	37,532 93
Ecluse de Sainte-Anne	....	2,880 93	2,315 34	2,628 91
Ecluse de Saint-Ours	....	1,200 23	3,527 69	2,353 81
Saint-Pierre	....	....	4,180 96	473 44
Trent	1,682,449 32	78,914 08	38,019 33	40,178 54
Welland	236,429 80	28,688 57	128,000 33	92,739 05
Williamsburg	....	2,622 39	21,893 61	21,681 75
Total	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32
TRAVAUX GÉNÉRAUX SUR LES CANAUX.				
Dragues—Lachine	....	....	....	5,112 35
" Rideau	....	....	....	10,772 13
Divers	....	....	957 85	2,924 94
Employés aux statistiques—traitements et contingent	....	....	33,064 45	....
Travaux du dimanche	....	....	29,764 75	....
Arpentages et inspections	....	6,255 47	....	....
Canaux de Québec. Entretien	....	....	20,801 80	....
Canaux de Québec. Mur de protection côté nord du lac St-François	....	4,499 13	....	....
Canaux de Québec. Macadamisage de 2 milles de voie publique, digue de Hungry Bay	....	13,954 95	....	....
Canaux de Québec. Remarquage des frontières et arpentages, etc	....	5,500 00	....	....
Canaux de Québec. Dragage	....	17,416 36	....	....
Canaux de Québec. Extension du mur de protection de la digue Ste-Barbe	....	2,980 00	....	....
Divers travaux non prévus	....	1,659 59	....	....
Gratifications relatives aux employés décédés. (Statutaire)	....	2,468 98	....	....
Totaux	....	54,734 48	84,588 85	18.809 42
Totaux sur les canaux	2,349,474 49	440,269 03	595,894 79	490,339 74

Grand total, $3,875,978.05.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Dominion du Canada, pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

CHEMINS DE FER.

Ouvrages.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Frais d'exploitation.	
CHEMIN DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pacifique-Canadien	2,918 35			
Intercolonial	762,869 06		9,595,976 79	
Transcontinental-National	23,488,208 40			
Ile-du-Prince-Edouard	94,320 56		424,104 00	
Embranchement de Windsor			17,797 98	
Total	24,348,316 37		10,037,878 77	
EN GÉNERAL SUR CHEMINS DE FER.				
Contribution à l'Université McGill		2,500 00		
" à l'Ecole Polytechnique, Montréal		2,500 00		
Subventions aux chemins de fer		1,284,892 04		
Wagon du Gouverneur-Général		2,343 38		
Commission des chemins de fer, etc		117,308 99		
" " statutaire		47,083 33		
Sousc. au Cong. des chemins de fer, Bruxelles		97 33		
Arpentages et inspections		15,817 30		
Dir. p. le Gouv. à la Com. du G.-Tronc Pac.		2,000 00		
Inspect. du ch. de fer du Grand-Tronc-Pac.		21,619 34		
Chemin de fer de la Baie-d'Hudson	184,149 81			
Pont de Québec, frais, etc	194,451 21			
" de Qu., jugement de la Cour de l'Echiq.	33,112 19			
Fonds pour le croisement de voie		6,909 18		
Compensation à F. S. Roger pour blessures			1,000 00	
Total	411,713 21	1,503,070 89	1,000 00	
Total sur chemin de fer	24,760,029 58	1,503,070 89	10,038,878 77	
Grand total sur ch. de fer, $36,301,979.24				
DIVERS.				
Coût de litiges		2,369 52		
Grands totaux sur chemins de fer et canaux, y compris divers	27,109,504 07	1,945,709 44	10,634,773 56	490,339 74

Montant total des frais, $40,180,326.81.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération	......	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	17,929 34
" " "	1872	....	6,399 41
" " "	1873	....	14,943 83
" " "	1874	....	4,018 90
" " "	1875	....	443 00
" " "	1876	....	110 75
" " "	1877	....	22 30
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	520 00
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	....	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	....	....
" " "	1895	....	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	....	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
" " "	1906	....	....
" " "	1907	....	....
" " "	1908	....	....
" " "	1909	....	....
" " "	1910	....	....
" " "	1911	....	....
Total	.....	....	44,387 53

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE BEAUHARNOIS.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	....	1,611,424 11	....	....	....
" depuis "	1868	....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " "	1869	....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " "	1870	....	27 50	10,117 57	6,384 81
" " "	1871	....	....	12,316 53	5,722 36
" " "	1872	....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " "	1873	....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " "	1874	....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " "	1875	....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " "	1876	....	....	14,465 86	17,170 83
" " "	1877	....	....	14,377 63	15,207 36
" " "	1878	....	....	14,383 37	9,861 05
" " "	1879	....	....	15,015 86	10,370 71
" " "	1880	266 15	....	15,362 61	8,997 34
" " "	1881	....	....	17,659 93	10,770 67
" " "	1882	....	....	18,804 53	20,813 86
" " "	1883	....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " "	1884	....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " "	1885	....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " "	1886	....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " "	1887	....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " "	1888	....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " "	1889	....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " "	1890	....	....	19,847 42	14,999 20
" " "	1891	....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " "	1892	....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " "	1893	....	....	20,348 34	14,107 11
" " "	1894	....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " "	1895	....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " "	1896	....	....	20,725 47	15,050 85
" " "	1897	....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " "	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " "	1899	....	1,000 00	20,613 32	13,463 01
" " "	1900	....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " "	1901	....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " "	1902	....	....	16,682 52	6,532 33
" " "	1903	....	....	8,218 14	10,063 38
" " "	1904	....	....	9,236 27	11,936 37
" " "	1905	....	14,949 83	9,086 68	10,499 99
" " "	1906	....	2,531 24	9,291 91	18,640 71
" " "	1907	....	598 64	7,552 02	11,711 09
" " "	1908	....	2,260 81	7,032 31	13,019 76
" " "	1909	....	21,758 84	....	....
" " "	1910	....	24,319 49	....	....
" " "	1911	....	....	....	....
Total	...	*1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23†

* *Voir* page 22 pour le coût total de la rivière et des canaux du Saint-Laurent.

† Ce canal étant loué à bail depuis 1908, il n'y a eu aucune dépense soit pour l'entretien soit pour son exploitation.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial.	......	*	....	....	....
Frais du gouv. antérieurem. à la Confédération.	......	63,053 64	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
" " " ..	1869	....	....	6,549 38	10,157 42
" " " ..	1870	....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
" " " ..	1871	....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
" " " ..	1872	165,257 28	....	8,324 51	17,235 31
" " " ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
" " " ..	1874	245,258 38	....	10,710 88	10,605 82
" " " ..	1875	339,864 76	....	10,378 57	18,520 44
" " " ..	1876	326,203 16	....	10,764 38	11,475 96
" " " ..	1877	245,738 04	....	11,050 27	10,304 06
" " " ..	1878	22,676 20	....	11,401 30	5,082 72
" " " ..	1879	243,141 24	....	11,501 22	7,629 98
" " " ..	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
" " " ..	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
" " " ..	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
" " " ..	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
" " " ..	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
" " " ..	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
" " " ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" " " ..	1887	20,747 11	....	20,011 36	19,554 41
" " " ..	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
" " " ..	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
" " " ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" " " ..	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" " " ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" " " ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" " " ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" " " ..	1895	....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" " " ..	1896	3,850 31	....	13,995 69	12,161 10
" " " ..	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" " " ..	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" " " .	1899	39,999 37	....	11,919 27	11,478 88
" " " ..	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" " " ..	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" " " ..	1902	....	16,998 69	13,725 99	19,366 30
" " " ..	1903	....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
" " " ..	1904	....	9,150 07	16,224 94	17,262 29
" " " ..	1905	....	8,715 46	15,858 19	19,977 19
" " " ..	1906	....	24,179 33	18,232 71	10,924 72
" " " ..	1907	....	9,393 38	16,749 03	7,036 40
" " " ..	1908	....	1,387 35	23,019 45	9,775 35
" " " ..	1909	....	68,597 35	23,085 54	10,758 01
" " " ..	1910	....	10,410 09	23,512 72	11,925 28
" " " ..	1911	....	9,051 98	23,608 04	11,303 46
Total.....	......	†4,182,092 96	340,192 61	658,269 25	488,759 01

* Ces frais n'ont pas été donnés—les renseignements y relatifs étaient conservés au bureau de l'Artillerie à Montréal et ont été détruits par le feu en 1852.

† Compris dans le total des frais des ouvrages de la rivière Ottawa, *voir* page 17. Coût de l'agrandissement, $4,119,039,32.

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE CHAMBLY.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la Confédération	......	634,711 76	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	8,312 90	9,355 70
" " " ..	1869	....	....	8,437 22	13,120 97
" " " ..	1870	....	....	8,934 41	20,180 73
" " " ..	1871	....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
" " " ..	1872	....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
" " " ..	1873	....	759 00	10,390 44	11,789 27
" " " ..	1874	....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
" " " .	1875	2,415 00	....	12,201 99	16,306 91
" " " ..	1876	....	....	10,593 14	13,273 56
" " " ..	1877	80 00	....	10,281 78	10,111 32
" " " ..	1878	....	....	10,413 99	6,022 96
" " " ..	1879	....	....	11,301 53	8,809 77
" " " .	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " ..	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	....	8,567 78	19,040 93	11,779 12
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,920 74
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	....	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	....	1,195 09	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " .	1903	....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
" " " ..	1906	....	26,192 72	26,039 53	25,173 48
" " " ..	1907	....	29,953 80	19,916 33	22,508 88
" " " ..	1908	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
" " " ..	1909	13.307 02	35,784 54	28,440 40	24,389 29
" " " ..	1910	30,479 41	8,207 00	29,198 76	22,825 53
" " " ..	1911	20,000 04	8,717 20	30,548 74	23,950 19
Moins le produit de la vente d'une parcelle de terre en 1898	.....	701,151 13 150 00			
Total	.....	*701,001 13	696,772 38	772,294 50	713,573 40

* Canal Chambly et rivière Richelieu.

Canal Chambly, tel que ci-dessus .... $ 701,001 13

Ecluse Saint-Ours, *voir* page 23 .... 121,537 65

Moins sommes déduites lors de la confédération, *voir* Comptes publics de 1868, partie I, page 9. $ 822,538 78

Frais par le gouvernement depuis la confédération.

Canal Chambly, comme ci-dessus .... $ 634,711 76

Ecluse Saint-Ours, *voir* page 23 .... 121,537 65

$ 756,249 41

Rapp. comme actif dans les Comptes publ., 1868. 433,807 83

322,441 58

Conforme aux Comptes publics, 1911, page 4 .... $ 500,097 20

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911 —*Suite.*

CANAL DE CORNWALL.

—	Clôture de l'année.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la confédération...........	......	1,933,152 69		....	....	....
Frais du gouvernement depuis la confédération	1868	....		2,786 00	11,244 47	3,774 18
" " ..	1869	10,692 04		....	10,347 91	3,859 14
" " ..	1870	....		17,780 05	10,368 16	7,145 42
" " ..	1871	....		7 50	11,848 39	8,891 61
" " ..	1872	....		10,000 21	10,594 30	8,163 70
" " ..	1873	....		1,011 75	13,042 25	12,467 65
" " ..	1874	....		....	13,405 20	7,610 70
" " ..	1875	1,780 00		....	13,351 91	7,097 34
Coût de construc. primitives...	......	....	1,945,624 73			
Frais du gouvernement fédéral	1876	....		....	13,320 61	6,423 67
" " ..	1877	49,211 37		....	13,375 70	6,440 54
" " ..	1878	145,015 45		....	13,825 50	4,935 21
" " ..	1879	143,092 05		....	13,817 96	4,983 15
" " ..	1880	109,454 95		....	14,440 33	9,735 76
" " ..	1881	53,948 14		....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		....	17,890 55	58,205 26
" " .	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		... .	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18		....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81		... .	70,129 29	19,205 66
" " ..	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" " ..	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
" " ..	1906	37,879 09		20,063 79	71,246 77	31,893 13
" " ..	1907	5,218 03		4,191 61	52,050 56	24,489 18
" " ..	1908	9,897 90		11,270 83	73,651 90	35,708 68
" " ..	1909	495 00		151,628 65	75,581 54	42,978 72
" " ..	1910	89 54		35,549 06	76,519 49	51,330 83
" " ..	1911	... .		76,719 09	78,583 80	45,362 81
Coût de l'agrandissement.....	....	....	5,289,142 41			
Total	......	....	*7,234,767 14	428,309 72	1,139,423 16	706,379 74

*Compris dans le cout total des canaux et de la rivière du Saint-Laurent, *voir* page 22.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911 —*Suite.*

ECLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. depuis la confédération......	1868				
" " " ..	1869				
" " " ..	1870				
" " " ..	1871				
" " " ..	1872				
" " " ..	1873		835 53		
" " " ..	1874		38,388 99		
" " " ..	1875	63,659 29			
" " " ..	1876	76,842 44			
" " " ..	1877	56,081 87			
" " " ..	1878	5,933 53			
" " " ..	1879	20,694 19			
" " " ..	1880	16,688 20		202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62		962 85	
" " " ..	1882	29,567 15		790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60		695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16		733 50	
" " " ..	1885	19,071 76		730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88		730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99		739 50	730 60
" " " .	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35		747 83	
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892		1,546 25	736 00	
" " " ..	1893		1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894		2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895		1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896				
" " " ..	1897				
" " " ..	1898				100 00
" " " ..	1899				
" " " ..	1900	3,085 00			
" " " ..	1901	197 00			
" " " ..	1902		1,135 00		
" " " ..	1903				
" " " ..	1904		2,204 50		
" " " ..	1905		2,255 00		
" " " ..	1906				
" " " ..	1907				
" " " ..	1908				
" " " ..	1909				
" " " ..	1910				
" " " ..	1911				
Total....................	.....	*382,776 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 17.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911 —*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Clôture de l'année.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial........	....	40,000 00		....	....	....
Dépensé par le gouvernement avant la Confédération......	....	2,547,532 85		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la Confédération.....	1868	....		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construct. première et agrandis., de 1845 à 1848..	......	....	2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement fédéral....................	1870	....		....	15,834 49	13,302 39
" " ..	1871	....		12,231 40	17,478 52	15,093 25
" " ..	1872	36,708 15		....	16,076 93	12,334 69
" " ..	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
" " ..	1874	158,618 35		....	25,811 07	22,828 66
" " ..	1875	197,420 52		....	28,592 01	30,057 34
" " ..	1876	327,769 39		....	33,797 73	29,103 65
" " ..	1877	1,439,375 73		....	33,148 86	19,824 33
" " ..	1878	1,484,619 63		....	39,062 97	13,646 41
" " ..	1879	958,053 30		....	42,338 84	12,400 78
" " ..	1880	369,566 74		....	38,950 90	10,223 62
" " ..	1881	292,165 51		....	39,027 99	19,888 33
" " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " ..	1884	188,266 18		....	48,624 51	19,683 24
" " ..	1885	111,215 23		....	49,004 85	20,199 78
" " .	1886	210,509 42		....	50,969 10	19,199 18
" " ..	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
" " ..	1906	103,798 28		133,518 77	84,708 78	60,064 84
" " ..	1907	18,840 85		65,872 25	53,308 14	47,465 20
" " ..	1908	203,307 25		92,362 48	74,222 78	70,427 37
" " ..	1909	359,041 77		143,526 35	72,049 32	82,081 39
" " ..	1910	215,611 98		70,000 20	77,701 55	75,247 71
" " ..	1911	253,098 27		73,260 66	72,285 01	91,941 84
Coût de l'agrandissement......	....	....	10,039,277 20	....	....	....
Total....... ..	......	... .	12,628,810 05	1,311,850 81	2,173,921 24	1,504,618 63

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus........................		$12,628,810 05
Frais portés au compte du fleuve St-Laurent et des canaux. *Voir* p. 22..	$2,950,104 15	
Frais du gouvernement impérial	40,000 00	
		2,990,104 15
Conforme au bilan des Comptes publics, 1911, page 4........................		$ 9,638,705 90

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911 —*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1868	.....	.....
" " " "	1869	.....	.....
" " " "	1870	.....	.....
" " " "	1871	.....	.....
" " " "	1872	.....	.....
" " " "	1873	.....	.....
" " " "	1874	.....	.....
" " " "	1875	.....	.....
" " " "	1876	.....	.....
" " " "	1877	.....	.....
" " " "	1878	.....	.....
" " " "	1879	.....	.....
" " " "	1880	.....	.....
" " " "	1881	.....	.....
" " " "	1882	.....	.....
" " " "	1883	.....	.....
" " " "	1884	.....	.....
" " " "	1885	.....	.....
" " " "	1886	.....	.....
" " " "	1887	.....	.....
" " " "	1888	.....	.....
" " " "	1889	.....	.....
" " " "	1890	.....	.....
" " " "	1891	.....	.....
" " " "	1892	.....	.....
" " " "	1893	.....	.....
" " " "	1894	.....	.....
" " " "	1895	.....	.....
" " " "	1896	.....	.....
" " " "	1897	.....	.....
" " " "	1898	3,420 00	.....
" " " "	1899	23,110 00	2,495 47
" " " "	1900	15,431 46	12,288 39
" " " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " " "	1902	13,945 25	.....
" " " "	1903	5,000 00	.....
" " " "	1904	.....	2,199 52
" " " "	1905	†	.....
" " " "	1906	†	.....
" " " "	1907	†	.....
" " " "	1908	†	.....
" " " "	1909	†	.....
" " " "	1910	†	.....
" " " "	1911	†	.....
Total	.....	*75,906 71	25,043 68

* Compris dans le coût total des canaux et du fleuve St-Laurent. *Voir* page 22.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL SAINT-LOUIS.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération...	......	....	....
" " depuis "	1868	....	....
" " " "	1869	....	....
" " " "	1870	....	....
" " " "	1871	....	....
" " " "	1872	....	....
" " " "	1873	....	....
" " " "	1874	....	....
" " " "	1875	....	....
" " " "	1876	....	....
" " " "	1877	....	....
" " " "	1878	....	....
" " " "	1879	....	....
" " " "	1880	....	....
" " " "	1881	....	....
" " " "	1882	....	....
" " " "	1883	....	....
" " " "	1884	....	....
" " " "	1885	....	....
" " " "	1886	....	....
" " " "	1887	....	....
" " " "	1888	....	....
" " " "	1889	....	....
" " " "	1890	....	....
" " " "	1891	....	....
" " " "	1892	....	....
" " " "	1893	....	....
" " " "	1894	....	....
" " " "	1895	4,753 14	....
" " " "	1896	49,909 31	....
" " " "	1897	73,300 41	....
" " " "	1898	64,495 83	....
" " " "	1899	57,607 79	....
" " " "	1900	11,765 70	....
" " " "	1901	12,918 31	....
" " " "	1902	6,000 00	....
" " " "	1903	9,508 72	....
" " " "	1904	7,916 90	....
" " " "	1905	†	....
" " " "	1906	†	....
" " " "	1907	†	....
" " "	1908	†	....
" " " "	1909	†	....
" " " "	1910	†	....
" " " "	1911	†	....
Total	....	*298,176 11	....

* Compris dans le coût total du fleuve St-Laurent et des canaux, *voir* page 22.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911 —*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ais du gouvern. antérieurement à la Conféd.					
" depuis " ..	1868		400 00		
" " " ..	1869				
" " " ..	1870				
" " " ..	1871				
" " " ..	1872				
" " " ..	1873				
" " " ..	1874				
" " " ..	1875				
" " " ..	1876				
" " " ..	1877				
" " " ..	1878				
" " " .	1879				
" " " ..	1880				
" " " ..	1881				
" " " ..	1882	7,135 63			
" " " ..	1883	84,071 68			
" " " ..	1884	118,187 43			
" " " ..	1885	148,902 66			
" " " ..	1886	179,704 52			
" " " .	1887	142,563 66			
" " " ..	1888	146,754 37			
" " " ..	1889	215,326 46			
" " " ..	1890	106,760 35		494 31	
" " " ..	1891	61,260 49		5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22		5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79		5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894			5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895			5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896			5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897			5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898			5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899			5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900			5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901			5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902			5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00		5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
" " " ..	1906		293 75	5,183 61	2,840 91
" " " ..	1907		10,423 00	2,788 14	1,710 55
" " " ..	1908		37,334 70	4,244 42	2,953 23
" " " ..	1909	126 45	20,250 61	4,720 09	3,374 82
" " " ..	1910			4,378 74	2,674 57
" " " ..	1911			3,942 94	2,075 26
Total	....	*1,248,946 71	71,963 64	117,463 61	78,078 33

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1911, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

OUVRAGES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Ecluse de Ste-Anne, page 21		$ 1,170,215 63
Canal de Carillon et Grenville, page 9		1,182,092 96
Canal de la Culbute, page 12		382,776 46
Canal Rideau, page 18	$ 4,085,889 21	
Moins somme dépensée par le gouvernement impérial	3,911,701 47	
		174,187 74
Total des ouvrages de la rivière Ottawa (capital)		$ 5,909,272 79
Ajoutez dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération	$ 719,247 13	
" " " depuis "	7,243 60	
" les canaux des Chats avant la Confédération	482,950 81	
" en 1881, imputées à Divers, *voir* page 229, partie ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transf., *voir* page xxxvi, des Comptes pub., bilan 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		$ 7 353,407 02
Moins dépense avant la Confédération, transférée aux comptes du revenu.	$ 320,618 28	
" en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, moins chèques en suspens, Comptes publics, 1911, page 4		$ 6,867,531 46

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	....	3,911,701 47	....	....	....
Frais du gouv. antérieurement à la Confédéra.	.....	153,062 60	....	....	....
" depuis "	1868	166 50	7,298 12	18,397 28	16,475 21
" " "	1869	....	....	19,250 71	13,140 77
" " "	1870	....	13 16	20,022 37	19,469 33
" " "	1871	....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
" " "	1872	....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
" " "	1873	....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
" " "	1874	....	5,793 16	26,815 44	22,957 40
" " "	1875	9,310 85	....	26,553 37	19,699 81
" " "	1876	2,163 96	....	26,430 77	14,428 25
" " "	1877	214 11	....	25,959 56	14,198 18
" " "	1878	....	....	26,651 51	11,034 22
" " "	1879	7,703 88	....	26,042 52	7,134 55
" " "	1880	....	....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	....	....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	....	....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " "	1904	....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " "	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
" " "	1906	....	5,272 90	41,819 77	54,495 63
" " "	1907	....	14,322 03	30,667 34	44,627 82
" " "	1908	....	42,903 03	44,875 16	55,090 45
" " "	1909	....	19,989 52	44,911 60	53,880 51
" " "	1910	....	9,225 73	48,324 13	95,188 97
" " "	1911	....	6,188 71	47,165 63	79,352 59
Total	....	*4,085,889 21	463,169 17	1,370,010 97	1,225,981 01

* Compris dans le coût total des ouvrages de la rivière Ottawa. *Voir* page 17

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DU SAULT-STE-MARIE.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. depuis la Confédération	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	949 35	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	8,145 06	....	....	....
" " " ..	1889	34,018 95	....	....	....
" " " ..	1890	176,568 55	....	....	....
" " " ..	1891	325,336 33	....	....	....
" " " ..	1892	341,474 31	....	....	....
" " " ..	1893	589,801 25	....	....	....
" " " ..	1894	1,316,529 29	....	....	....
" " " ..	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " " ..	1896	189,986 59	....	16,074 70	2,650 17
" " " ..	1897	209,561 82	....	15,381 59	7,671 79
" " " ..	1898	21,004 56	....	14,389 92	8,172 09
" " " ..	1899	63,935 48	....	13,840 24	6,564 40
" " " ..	1900	27,157 98	....	13,901 40	13,219 87
" " " ..	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " " ..	1902	122,505 73	....	15,920 80	14,839 71
" " " ..	1903	65,933 43	....	16,077 22	10,855 70
" " " ..	1904	32,029 54	....	14,653 35	9,491 44
" " " ..	1905	110,181 69	....	15,681 55	14,776 33
" " " ..	1906	120,000 00	....	15,878 11	20,086 15
" " " ..	1907	95,504 63	....	12,290 94	11,520 53
" " " ..	1908	140,433 22	....	20,345 38	23,206 00
" " " ..	1909	42,109 63	11,453 28	15,231 79	16,462 29
" " " ..	1910	46,809 13	147,147 52	18,976 64	20,300 77
" " " ..	1911	54,797 37	77,066 45	24,951 49	19,355 74
Total	....	*4,923,329 97	236,664 99	260,758 78	210,062 16

* Conforme aux Comptes publics, 1911, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la Confédération	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	....	....	....	....
" " " ..	1889	....	....	....	....
" " " ..	1890	....	....	....	....
" " " ..	1891	....	....	....	....
" " " ..	1892	54,235 76	....	....	....
" " " ..	1893	210,336 24	....	....	....
" " " ..	1894	723,380 95	....	....	....
" " " ..	1895	752,016 53	....	....	....
" " " ..	1896	535,939 07	....	....	....
" " " ..	1897	363,126 06	....	....	....
" " " ..	1898	1,016,401 00	....	....	....
" " " ..	1899	1,442,824 22	....	....	....
" " " ..	1900	693,806 24	....	6,711 84	5,000 00
" " " ..	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " " ..	1902	235,021 79	....	22,672 50	2,267 13
" " " ..	1903	248,929 10	....	31,987 06	10,362 23
" " " ..	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " " ..	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
" " " ..	1906	5,000 22	16,033 79	24,817 37	17,096 33
" " " ..	1907	13,508 88	3,216 29	19,964 04	15,604 71
" " " ..	1908	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
" " " ..	1909	17,795 79	12,363 78	32,324 20	34,802 37
" " " ..	1910	153,022 23	2,299 93	32,851 69	46,287 16
" " " ..	1911	102,699 69	3,999 58	32,283 03	37,532 93
Total..........	......	*7,228,835 30	88,288 49	308,422 61	271,085 59

* Compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 22.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL ET ECLUSE DE STE-ANNE.

—	Clôture de l'année	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la Conféd.	. .	134,456 51	....	....	....
" depuis, " ..	1868	....	....	778 16	432 47
" " " ..	1869	....	....	1,062 96	1,873 51
" " " ..	1870	....	....	1,136 54	1,280 36
" " " ..	1871	....	....	1,285 84	1,539 02
" " " ..	1872	....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
" " " ..	1873	....	540 11	2,199 64	1,264 40
" " " ..	1874	12,753 27	....	2,614 90	7,208 63
" " " .	1875	32,627 71	....	1,859 20	4,506 68
" " " ..	1876	24,935 85	....	1,952 14	4,033 72
" " " ..	1877	30,003 08	....	1,982 65	1,756 93
" " " .	1878	14,618 85	....	2,057 32	541 95
" " " ..	1879	22,113 02	....	2,202 03	3,259 70
" " " ..	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
" " " ..	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
" " " ..	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
" " " ..	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
" " " ..	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
" " " ..	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
" " " ..	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
" " " ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" " " ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" " " ..	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,730 79
" " " ..	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
" " " ..	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" " " ..	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" " " ..	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" " " ..	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" " " ..	1895	....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" " " ..	1896	....	....	2,495 54	4,993 89
" " " ..	1897	....	....	2,357 51	1,688 12
" " " ..	1898	....	....	1,904 10	1,699 44
" " " ..	1899	....	....	1,920 12	1,997 96
" " " ..	1900	....	....	1,840 51	2,679 21
" " " ..	1901	....	....	1,895 89	3,999 02
" " " ..	1902	....	....	1,994 52	3,015 97
" " " ..	1903	....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
" " " ..	1904	....	....	2,292 94	2,244 13
" " " ..	1905	....	....	2,151 01	6,091 44
" " " ..	1906	....	....	2,259 16	2,294 86
" " " ..	1907	....	2,449 96	1,595 62	901 47
" " " ..	1908	....	2,501 42	2,248 29	1,693 63
" " " ..	1909	....	199 67	2,292 19	4,290 57
" " " ..	1910	....	2,339 76	2,267 60	2,446 28
" " " ..	1911	....	2,880 93	2,315 34	2,628 91
Total....................	....	*1,170,215 63	69,621 46	95,022 73	117.698 66

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa *voir* page 17.
Construction primitive.......................................$ 134,456 51
Agrandissement, y compris la nouvelle écluse.................. 1,035,759 12

$ 1,170,215 63

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAUX ET FLEUVE-ST-LAURENT, ARPENTAGES, ETC.

—	Clôture de l'année.	Imputable au capital. Chenal du nord.	Rivière.	Chenal des Galops.	Total.	Imputables sur le revenu
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération ...	......	....	....	....	18,442 85	98,378 46
Frais du gouvernement depuis la confédération............	1868	....	....	....	....	....
" " ..	1869	....	....	....	....	....
" " ..	1870	....	....	....	....	....
" " ..	1871	....	....	....	....	....
" " ..	1872	....	....	....	....	....
" " ..	1873	....	....	....	33,241 69	....
" " ..	1874	....	....	....	26,541 30	....
" " ..	1875	....	....	....	20,611 36	....
" " ..	1876	....	....	....	50,215 47	....
" " ..	1877	....	....	....	47,377 31	....
" " ..	1878	....	....	....	5,570 46	....
" " ..	1879	....	....	....	9,265 77	....
" " ..	1880	....	....	....	9,214 56	....
" " ..	1881	....	....	....	6,927 96	....
" " ..	1882	....	6,933 45	22,000 00	28,933 45	....
" " ..	1883	....	3,574 31	41,300 00	44,874 31	....
" " ..	1884	....	15,546 03	74,300 00	89,846 03	....
" " ..	1885	....	13,710 17	101,400 00	115,110 17	....
" " ..	1886	....	16,251 73	99,800 00	116,051 73	....
" " ..	1887	....	20,037 31	54,400 00	74,437 31	....
" " ..	1888	....	16,082 85	40,400 00	56,482 85	....
" " ..	1889	....	1,293 92	17,200 00	18,493 92	....
" " ..	1890	....	18,279 91	5,700 00	23,979 91	....
" " ..	1891	....	35,137 25	....	35,137 25	....
" " ..	1892	....	59,779 31	....	59,779 31	....
" " ..	1893	....	52,643 39	....	52,643 39	....
" " ..	1894	....	13,721 66	....	13,721 66	....
" " ..	1895	....	1,223 72	181,552 03	182,775 75	....
" " ..	1896	....	7,457 05	....	7,457 05	....
" " ..	1897	....	12,347 31	....	12,347 31	....
" " ..	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	....
" " ..	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	....
" " ..	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	....
" " ..	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	....
" " ..	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	....
" " ..	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	....
" " ..	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	....
" " ..	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	....
" " ..	1906	83,028 98	....	26,506 26	109,535 24	....
" " ..	1907	61,528 34	....	13,350 00	74,878 34	....
" " ..	1908	40,500 00	....	12,976 77	53,476 77	....
" " ..	1909	42,770 45	....	25,378 21	68,148 66	....
" " ..	1910	34,389 32	....	2,057 86	36 447 18	13,694 97
" " ..	1911	....	....	....	....	16,224 68
Total.............	....	1,718,778 83	483,830 20	1,039,895 65	3,469,913 41*	128,298 11

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le Compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

FLEUVE ST-LAURENT ET CANAUX, ETC.

St-Laurent et canaux, comme ci-dessus..................	$ 3,469,913 41
Canal Beauharnois, *voir* page 8	1,636,690 26
Canal Cornwall " 11	7,234,767 14
Canal de Williamsburg " 28 et 29..................	10,485,611 69
Lac St-Louis " 22..................	298,176 11
Canal Soulanges " 20..................	7,228,835 30
Canal Lachine, depuis avant la confédér. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 13.	2,950,104 15
Lac St-François, *voir* page 14..................	75,906 71
Conforme au bilan des Comptes publics, 1911, page 4..................	$ 33,380,004 77

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 mars 1911.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911 —*Suite.*

ECLUSE DE SAINT-OURS.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la Confédération	.....	121,537 65	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	1,532 75	753 74
" " " ..	1869	....	....	1,755 15	1,399 18
" " " ..	1870	....	....	1,458 09	1,006 22
" " " ..	1871	....	....	1,414 48	1,210 98
" " " ..	1872	....	....	1,565 80	1 263 19
" " " ..	1873	....	....	2,076 50	1,575 10
" " " ..	1874	....	....	2,219 13	2,363 42
" " " ..	1875	....	....	1,362 22	1,245 69
" " " ..	1876	....	....	1,403 92	1,601 71
" " " ..	1877	....	....	1,533 40	750 80
" " " ..	1878	....	....	1,556 65	283 77
" " " ..	1879	....	....	1,581 55	456 07
" " " ..	1880	....	....	1,614 01	705 54
" " " ..	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" " " ..	1882	....	....	2,002 71	1,902 41
" " " ..	1883	....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" " " ..	1884	....	5,279 87	2,315 37	1,494 99
" " " ..	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" " " ..	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" " " ..	1887	....	....	2,175 37	5,864 78
" " " ..	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" " " ..	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" " " ..	1890	....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" " " ..	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" " " ..	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" " " ..	1893	....	....	2,136 66	1,994 34
" " " ..	1894	....	....	2,216 68	924 55
" " " ..	1895	....	....	2,161 63	915 50
" " " ..	1896	....	....	2,094 91	1,678 49
" " " ..	1897	....	....	2,135 60	707 06
" " " ..	1898	....	....	2,049 67	692 04
" " " .	1899	....	....	2,244 12	1.494 93
" " " ..	1900	....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" " " ..	1901	....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" " " ..	1902	....	15,549 27	2,262 39	984 36
" " " ..	1903	....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" " " ..	1904	....	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" " " ..	1905	....	14,900 90	2,479 66	1,716 35
" " " ..	1906	....	7,307 39	2,582 95	3,872 75
" " " .	1907	....	4,200 00	2,064 62	1,142 79
" " " ..	1908	....	3,338 79	2,894 76	2,121 43
" " " ..	1909	....	....	2,994 78	3,693 19
" " " ..	1910	....	1,925 08	4,137 64	1,752 66
" " " ..	1911	....	1,200 23	3,527 69	2,353 81
Total...	....	*121,537 65	165,987 22	94,125 83	82,074 50

* Compris dans le coût total du canal Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 10.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la Confédération	......	156,523 32	....	....	....
" depuis " ..	1868	21,519 72	....	....	....
" " " ..	1869	70,719 80	....	....	....
" " " ..	1870	....	46,193 57	....	....
" " " ..	1871	....	....	225 36	555 78
" " " ..	1872	....	....	280 00	6,122 07
" " " ..	1873	....	....	343 32	6,539 58
" " " ..	1874	....	....	725 93	1,558 57
" " " ..	1875	20 97	....	560 00	889 35
" " " ..	1876	11,125 00	....	641 55	....
" " " ..	1877	63,330 18	....	600 00	17 45
" " " ..	1878	26,511 51	....	600 00	....
" " " ..	1879	107,337 75	....	631 50	....
" " " ..	1880	80,120 54	....	400 00	....
" " " ..	1881	69,434 76	....	959 58	....
" " " ..	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
" " " ..	1883	....	....	2,089 19	232 42
" " " ..	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
" " " ..	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
" " " ..	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
" " " ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" " " ..	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
" " " ..	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
" " " ..	1890	....	....	3,110 15	255 34
" " " ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" " " ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" " " ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" " " ..	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" " " ..	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" " " ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" " " ..	1897	....	....	2,728 38	1 20
" " " ..	1898	....	111 70	2,785 25	453 85
" " " ..	1899	....	....	2,819 86	456 61
" " " ..	1900	....	....	2,833 24	1,483 30
" " " ..	1901	....	2,311 26	2,730 44	841 63
" " " ..	1902	....	10,014 43	2,939 81	274 44
" " " ..	1903	....	....	2,836 49	764 11
" " " ..	1904	....	....	3,126 94	122 45
" " " ..	1905	....	3,000 10	2.969 90	1,095 90
" " " ..	1906	....	....	3,239 19	253 65
" " " ..	1907	....	....	2,468 78	246 87
" " " ..	1908	....	....	3.371 13	942 64
" " " ..	1909	....	....	3,282 22	532 78
" " " ..	1910	....	....	3,449 43	238 14
" " " ..	1911	....	....	4,180 96	473 44
		648,755 64	....	....	....
MOINS—Remboursements en 1897-8.	.....	208 50	....	....	....
Total....	....	*648,547 14	151,134 50	91,639 52	33,916 69

* Frais comme ci-dessus........................$ 648,547 14
Moins frais antérieurs à la Confédération 156,523 32

Conforme aux Comptes publics, 1911, page 4........$ 492,023 82

W. C. LITTLE.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouver. depuis la Confédération....	1868	......	......	......	......
" " " ..	1869	......	......	......	......
" " " ..	1870	......	......	......	......
" " " ..	1871	......	......	......	......
" " " ..	1872	......	......	......	......
" " " ..	1873	......	......	......	......
" " " ..	1874	......	......	......	......
" " " ..	1875	......	......	......	......
" " " ..	1876	......	......	......	......
" " " ..	1877	......	......	......	......
" " " ..	1878	......	......	......	......
" " " ..	1879	......	......	......	......
" " " ..	1880	......	......	......	......
" " " ..	1881	......	......	......	......
" " " ..	1882	......	748 65	......	......
" " " ..	1883	4,831 80	......	......	......
" " " ..	1884	50,878 12	......	......	......
" " " ..	1885	92,473 97	......	......	......
" " " ..	1886	65,561 51	......	......	......
" " " ..	1887	49,617 92	......	......	......
" " " ..	1888	54,166 57	......	......	......
" " " ..	1889	89,486 18	......	......	......
" " " ..	1890	22,226 23	......	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	......	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	......	*	*
" " " ..	1893	......	......	*	*
" " " ..	1894	......	......	*	*
" " " ..	1895	......	......	*	*
" " " ..	1896	......	......	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	......	*	*
" " " ..	1898	......	......	*	*
" " " ..	1899	......	......	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	......	*	*
" " " ..	1901	......	......	*	*
" " " ..	1902	......	......	*	*
" " " ..	1903	......	......	*	*
" " " ..	1904	......	......	*	*
" " " ..	1905	......	......	*	*
" " " ..	1906	......	......	*	*
" " " ..	1907	......	......	*	*
" " " ..	1908	......	......	*	*
" " " ..	1909	......	......	*	*
" " " ..	1910	......	......	*	*
" " " ..	1911	......	......	*	*
Total........................	.....	†489,599 23	748 65	*	*

* Compris dans le canal Rideau depuis 1890.
† Conforme aux Comptes publics, 1911, page 4.

W. C. LITTLE.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE TRENT.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouver. antérieurement à la Conféd...	.....	309,371 31	....	....	....
" depuis " .	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
" " " .	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
" " " .	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
" " " ..	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
" " " ..	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " " ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " " ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " " ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " " ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
" " " .	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
" " " ..	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
" " " ..	1906	319,789 49	26,030 36	17,440 68	33,398 85
" " " ..	1907	153,045 42	35,360 10	19,229 25	36,516 47
" " " ..	1908	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
" " " ..	1909	1,099,836 38	80,517 65	32,028 57	44,849 83
" " " ..	1910	1,000,000 00	59,483 51	36,800 42	54,206 13
" " " ..	1911	1,682,449 32	78,914 08	38,019 33	40,178 54
Total	.....	*9,555,950 41	657,790 90	282,695 37	427,579 91

* Dépense totale sur le compte du capital, comme ci-dessus............... $9,555,950 41
MOINS—Frais antérieurs à la Confédération.......................$ 309,371 31
" de l'année 1880... 561 50
309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics de 1911, page 4.......................$9,246,017 60

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL WELLAND.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement imperial	....	222,220 00	....	....	....
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	.....	7,416,019 83	....	....	....
" depuis "	1868	12,097 84	....	37,679 05	38,852 96
" " "	1869	43,486 36	....	39,060 61	50,773 03
" " "	1870	....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
" " "	1871	....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
" " "	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
" " "	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
" " "	1874	746,420 61	....	50,966 48	103,666 99
" " "	1875	1,047,119 91	....	52,595 00	88,539 99
" " "	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
" " "	1877	2,199,962 61	....	59,963 47	49,783 93
" " "	1878	2,138,392 99	....	60,138 59	66,393 53
" " "	1879	1,552,697 41	....	59,942 23	56,755 57
" " "	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " "	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " "	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " "	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " "	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " "	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " "	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " "	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " "	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " "	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
" " "	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " "	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " "	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " "	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " "	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " "	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " "	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " "	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " "	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " "	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " "	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " "	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " "	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " "	1903	315,819 49	94,127 21	90.684 05	72,004 59
" " "	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " "	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
" " "	1906	715,198 24	28,799 66	107,932 96	78,704 93
" " "	1907	480,305 03	56,036 47	75,031 24	53,247 50
" " "	1908	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
" " "	1909	255,986 16	129,489 99	115,934 78	88,409 53
" " "	1910	168,247 17	75,233 28	136,783 47	77,723 23
" " "	1911	236,429 80	28,688 57	128,000 33	92,739 05
Total	.... *	28,743,292 99	1,286,972 40	3,729,239 54	3,121,953 70

* Dépense totale comme ci-dessus .$	28,743,292 99
Moins déboursé par le gouvernement impérial	222,220 00
Conforme au bilan des Comptes publics, 1911, page 4 .$	28,521,072 99
Premiers frais de constr., y compris ceux du prem. agrandiss. .$	7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland	21,049,468 96
Dépense totale comme ci-dessus	28,743,292 99

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE WILLIAMSBURG.

—	Clôture de l'année.	Capital.				Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		Pointe-Farran.	Galops.	Rapide Plat.	Total.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération étant le montant de la construction primitive					1,320,655 54			
Frais du gouvernement depuis la Confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
" " "	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897		262,793 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06		10,708 66	8,03 84

" "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,090 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	....	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	....	15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" " "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	{ 8,209 63 { 308,556 26	} 5,573 69	23,399 45	21,492 46
" " "	1906	....	140,920 65	....	140,920 65	20,493 00	17,289 42	16,148 66
" " "	1907	....	45,782 52	754 91	46,537 43	18,405 65	13,953 58	8,501 57
" " "	1908	....	100,312 81	....	100,312 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
" " "	1909	....	11,987 59	....	11,987 59	3,744 50	22,638 02	23,454 80
" " "	1910	....	....	....	....	....	20,682 88	29,645 76
" " "	1911	....	....	....	....	2,622 39	21,893 61	21,681 75
Total	...	877,090 57	6,118,927 32	2,158,242 00	*10,485,611 69	114,371 93	462,246, 61	445,944 55

* Premiers frais de construction........ $ 1,320,655 54
Frais d'agrandissement........ 9,164,956 15

Total........ $10,485,611 69
Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, page 22.

W. C. LITTLE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 23 juillet 1911.

2 GEORGE V, A. 1912

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions et agrandissements des canaux, jusqu'au 31 mars 1911.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,214 66	63,786 47	701,001 13
Cornwall	1,945,624 73	5,289,142 41	7,234,767 14
Culbute	382,776 46	....	382,776 46
Lachine	2,589,532 85	10,039,277 20	12,628,810 05
Lac Saint-François	....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,085,889 21	....	4,085,889 21
Sault-Sainte-Marie	4,923,329 97	....	4,923,329 97
Soulanges	7,228,835 30	....	7,228,835 30
Sainte Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	....	121,537 65
Saint-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	9,555,950 41	....	9,555,950 41
Welland	7,693,824 03	21,049,468 96	28,743,292 99
Williamsburg. Pointe-Farran	....	877,090 57	10,485,611 69
Williamsburg. Galops	....	6,118,927 32	
Williamsburg. Rapide Plat	....	2,158,242 00	
Williamsburg. Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26	
Total	44,724,907 15	54,586,983 01	99,311,890 16

* Non compris la construction par le gouvernement impérial ; les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres d'artillerie, à Montréal, en 1852, où elles étaient gardées.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

RÉCAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1911.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la Confédération, y compris les frais du gouvernement impérial.	.....	20,593,866 13	98,378 46	....	.. ..	... .
Dépenses du gouvernement depuis la Confédération...	1868	33,784 06	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
" " ..	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
" " .	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
" " ..	1871	... .	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
" " ..	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
" " ..	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
" " ..	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
" " ..	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
" " ..	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
" " .	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
" " ..	1878	3,843,338 62	....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
" " ..	1879	3,064,098 61	....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
" " ..	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " ..	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" " ..	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" " ..	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" " ..	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
Total............	....	99,311,890 16	6,608,302 40	12,206,616 09	9,960,433 26	14,377,492 63

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1611.

COMPTE DES RECETTES TERMINEES LE 31 MARS 1911.

Revenu des canaux. Quaiage, emmagasinage et amendes.	Revenu des canaux. Elévateur du port Colborne.	Revenu des canaux. Revenu total des canaux.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.	Division de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. A compte de locations de chutes d'eau.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable sur le revenu
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
					Canal Welland				212,799 29
95 15		95 15	5,075 18	5,170 33	Port-Colborne	95 15	5,075 18	5 170 33	2,901 92
262 06		262 06	56,513 16	56,775 22	Port-Dalhousie	262 06	56,513 16	56,775 22	2,582 36
	20,203 28	20,203 28		20,203 28	Elévateur de Port-Colborne	20,203 28		20,203 28	15,046 04
357 21	20,203 28	20,560 49	61,588 34	82,148 83	Totaux	20,560 49	61,588 34	82,148 83	233,330 61
					Canaux du St-Laurent				411,897 73
			14,826 04	14,826 04	Beauharnois		14,826 04	14,826 04	
45 00		45 00	3,067 00	3,112 00	Coteau Landing	45 00	3,067 00	3,112 00	1,516 72
892 07		892 07	12,472 75	13,364 82	Cornwall	892 07	12,472 75	13,364 82	1,711 00
15 00		15 00	3.306 34	3,321 34	Cardinal	15 00	3,306 34	3,321 34	1,053 35
962 65		962 65		962 65	Lachine	962 65		962 65	2,293 09
9,714 15		9,714 15	81,134 47	90,848 62	Montréal	9,714 15	81,134 47	90,848 62	11,891 94
					Kingston				613 26
11,628 87		11,628 87	114,806 60	126,435 47	Totaux	11,628 87	114,806 60	126,435 47	430,977 09
					Canal Chambly				61,734 28
4 00		4 00	88 00	92 00	Chambly	4 00	88 00	92 00	1,276 24
9 00		9 00	43 00	52 00	St-Jean	9 00	43 00	52 00	1,606 06
					Ecluse de St-Ours				726 04
13 00		13 00	131 00	144 00	Totaux	13 00	131 00	144 00	65,342 62
					Canal d'Ottawa				42,609 75
8 00		8 00	5 00	13 00	Grenville	8 00	5 00	13 00	632 50
			34 00	34 00	Carillon		34 00	34 00	724 54
			31 00	31 00	Ecluse de Ste-Anne		31 00	31 00	876 14
8 00		8 00	70 00	78 00	Totaux	8 00	70 00	78 00	44,842 93

					Canal Rideau				130,862 22
533 10		533 10	2,956 05	3,489 15	Ottawa	533 10	2,956 05	3,489 15	1,674 35
20 00		20 00	369 00	389 00	Kingston Mills	20 00	369 00	389 00	483 28
55 00		55 00	89 20	144 20	Smith's Falls	55 00	89 20	144 20	507 10
608 10		608 10	3,414 25	4,022 35	Totaux	608 10	3,414 25	4,022 35	133,526 95
			32 00	32 00	*Canal St-Pierre*		32 00	32 00	4,870 04
			11 00	11 00	*Canal Murray*		11 00	11 00	6,536 60
51 50		51 50	7,532 35	7,583 85	*Canal de la Trent*	51 50	7,532 35	7,583 85	78,697 87
51 50		51 50	7,532 35	7,583 85	Totaux	51 50	7,532 35	7,583 85	78,697 87
360 00		360 00	505 00	865 00	*Canal de Saut-Ste-Marie*	360 00	505 00	865 00	46,854 83
13,026 68	20,203, 28	33,229 96	188,090 54	221,320 50	Totaux	33,229 96	188,090 54	221.320 50	1,044,979 54
					Dragueurs				15,884 48
					Inspection				
					Dépt des impres. et de la papeterie publiques				666 47
					Général				24,704 04
					Grands totaux	33,229 96	188.090 54	221,320 50	1,086,234 53
					Moins—Remboursemenc		182 01	182 01	
					Revenu net	33,229 96	187,908 53	221,138 49	

W. C. LITTLE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 23 juillet 1911.

LOCATAIRES DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balances dues le 1er avril 1910.	Echu pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1911.	Totaux.	1910-1911.	Diminution.	Déposé au crédit du receveur général.	Payé aux percepteurs.	Balances dues le 31 mars 1911.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
62,715 23	47,844 56	110,559 79	Canal Welland	150 00	61,588 34	61,588 34	48,821 45	110,559 79
4,076 17	3,440 00	7,516 17	" Williamsburg	31 66	3,306 34	3,306 34	4,178 17	7,516 17
7,925 37	7,605 50	15,530 87	" Cornwall		12,472 75	12,472 75	3,058 12	15,530 87
6,967 84	14,887 54	21,855 38	" Beauharnois		14,826 04	14,798 04	7,057 34	21,855 38
33,596 64	91,265 70	124,862 34	" Lachine	1,158 62	81,134 47	81,134 47	42,569 25	124,862 34
877 84	139 00	1,016 84	" Chambly		131 00	131 00	885 84	1,016 84
4,928 45	4,220 00	9,148 45	" Rideau	31 50	3,414 25	3,414 25	5,702 70	9,148 45
106 45	8,225 35	8,331 80	" Vallée de la Trent	36 00	7,532 35	7,532 35	763 45	8,331 80
60 00	515 00	575 00	" Saut-Ste-Marie.		505 00	505 00	70 00	575 00
26,998 83	585 82	27,584 65	" Carillon et Grenville		39 00	39 00	27,545 65	27,584 65
	3,067 00	3,067 00	" Soulanges		3,067 00	3,067 00		3,067 00
14 00	69 00	83 00	Divers Canaux		74 00	74 00	9 00	83 00
148,266 82	181,861 47	330,131 29	Totaux	1,407 78	188,090 54	188,062 54	140,660 97	330,131 29

W. C. LITTLE,
Comptable

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

RÉCAPITULATION—ETAT DES FRAIS SUR LES CANAUX JUSQU'AU 31 MARS 1911.

Canal.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	.....	44,387 53	.....	.....
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23
Carillon et Grenville	4,182,092 96	340,192 61	658,269 25	488,759 01
Chambly	701,001 13	696,772 38	772,294 50	713,57340
Cornwall	7,234,767 14	428,309 72	1,139,423 16	706,37974
Ecluse de la Culbute	382,776 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15
Lachine	12,628,810 05	1,311,850 81	2,173,921 24	1,504,618 63
Lac St-François	75,906 71	25,043 68	.....	.....
Lac St-Louis	298,176 11	.....	.....	.....
Murray	1,248,946 71	71,963 64	107,463 61	78,078 33
Rideau	4,085,889 21	463,169 17	1,370,010 97	1,225,981 01
Saut-Ste-Marie	4,923,329 97	236,664 99	260,758 78	210,062 16
Soulanges	7,228,835 30	88,288 49	308,422 61	271,085 59
Ecluse Ste-Anne	1,170,215 63	69,621 46	95,022 73	117,698 66
Fleuve St-Laurent et canaux	3,469,913 41	128,298 11	.....	.....
Ecluse de St-Ours	121,537 65	165,987 22	94,125 83	82,074 50
St-Pierre	648,547 14	151,134 50	91,639 52	33,916 69
Tay	489,599 23	748 65	.....	.....
Trent	9,555,950 41	657,790 90	282,695 37	427,579 91
Welland	28,743,292 99	1,286,972 40	3,729,239 54	3,121,953 70
Williamsburg	10,485,611 69	114,371 93	462,246 61	445,944 55
* Totaux	$99,311,890 16	$6,608,302 40	$12,206,616 09	9,960,433 26

* Les dépenses totales sur les canaux, y compris les frais sur les divers canaux, page 54, s'élèvent à $130,200,470.92.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER D'ANNAPOLIS ET DE DIGBY.

——	Année.	Capital.	Frais sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la Confédération...	....	....	....
" depuis la "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	9,847 27	....
" " "	1890	381,942 75	....
" " "	1891	196,869 36	....
" " "	1892	26,129 89	....
" " "	1893	2,190 62	....
" " "	1894	1,675 36	....
" " "	1895	570 55	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	41,457 29	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	8,381 82
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
" " "	1906	....	....
" " "	1907	....	....
" " "	1908	....	....
" " "	1909	....	....
" " "	1910	....	....
" " "	1911	....	....
Total........	....	*660,683 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER DU CANADA-EST.

—	Année.	Construction.
		$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la Confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	....
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	800,000 00
" " "	1906	....
" " "	1907	....
" " "	1908	19,000 00
" " "	1909	....
" " "	1910	....
" " "	1911	....
Total	.....	* 819,000 00

*Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la Confédération..	......	....	....	... .
" depuis " ...	1868	....	....	....
" " " ...	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " " ...	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ...	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
" " " ...	1900	236 11	....	....
" " " ...	1901	8,978 87	....	....
" " " ...	1902	448 70	....	....
" " " ...	1903	....	....	....
" " " ...	1904	33,076 39	....	....
" " " ...	1905	....	....	....
" " " ...	1906	....	....	....
" " " ...	1907	....	....	....
" " " ...	1908	600 00	....	....
" " " ...	1909	937 77	....	....
" " " ...	1910	....	....	....
" " " ...	1911	2,918 35	....	....
Total..........	.....	*62,789,776 09	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1910-1911, page 8.

(1)	Comprenant..................	$ 2,210,000 00	à compte de subvention.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état page 56 pour cette dépense.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération..........	....	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	76,501 89	....
" " "	1888	689,450 50	....
" " "	1889	1,083,276 60	....
" " "	1890	1,170,523 62	....
" " "	1891	521,441 62	....
" " "	1892	99,936 96	....
" " "	1893	59,982 74	....
" " "	1894	158,770 61	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	405 00	....
" " "	1898	389 60	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
" " "	1906	....	....
" " "	1907	....	....
" " "	1908	....	....
" " "	1909	....	....
" "	1910	....	....
....	1911	....	....
Total....	....	$3,860,679 14	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédér.	......	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....
" " " ..	1886	85,610 69	....	....
" " " ..	1887	2,299 62	....	....
" " " ..	1888	500 17	....	....
" " " ..	1889	....	....	....
" " " ..	1890	....	....	....
" " " ..	1891	....	....	....
" " " ..	1892	....	....	....
" " " ..	1893	....	....	....
" " " ..	1894	....	....	....
" " " ..	1895	....	....	....
" " " ..	1896	....	....	....
" " " ..	1897	....	....	....
" " " ..	1898	....	....	....
" " " ..	1899	....	....	....
" " " ..	1900	....	....	....
" " " ..	1901	....	....	....
" " " ..	1902	....	....	....
" " " ..	1903	....	....	....
" " " ..	1904	....	....	....
" " " ..	1905	....	....	....
" " " ..	1906	....	....	....
" " " ..	1907	....	....	....
" " " ..	1908	....	....	....
" " " ..	1909	....	....	....
" " " ..	1910	....	....	....
" " " ..	1911	....	....	....
Total..	......	88,410 48	....	....
* Moins la somme reçue de la cité de St-Jean, N.-B...	......	40,000 00	....	....
		48,410 48		

* Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, laquelle fut payée au Receveur général en mars 1893.

W. C. LITTLE.

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	...	...	...
" depuis "	1868	...	...
" " "	1869	...	...
" " "	1870	...	...
" " "	1871	...	...
" " "	1872	...	...
" " "	1873	...	...
" " "	1874	...	...
" " "	1875	...	...
" " "	1876	...	...
" " "	1877	...	...
" " "	1878	...	...
" " "	1879	...	...
" " "	1880	...	...
" " "	1881	...	...
" " "	1882	...	...
" " "	1883	...	...
" " "	1884	...	...
" " "	1885	...	...
" " "	1886	...	...
" " "	1887	...	...
" " "	1888	...	...
" " "	1889	...	...
" " "	1890	...	...
" " "	1891	...	...
" " "	1892	...	...
" " "	1893	...	...
" " "	1894	...	...
" " "	1895	...	...
" " "	1896	...	...
" " "	1897	...	...
" " "	1898	...	...
" " "	1899	...	...
" " "	1900	1,459,000 00	...
" " "	1901	...	...
" " "	1902	5,000 00	...
" " "	1903	...	...
" " "	1904	...	...
" " "	1905	...	...
" " "	1906	...	...
" " "	1907	...	...
" " "	1908	...	...
" " "	1909	...	...
" " "	1910	...	...
" " "	1911	...	...
Total	...	*1464,000 00	...

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DU CHEMIN DE FER DE L'EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouver. antérieurement à la Confédération..	......	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " " ...	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " " ...	1879	....	....	....
" " " ...	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " " ...	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " " ...	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
" " "	1892	....	*	†
" " "	1893	....	*	†
" " "	1894	....	*	†
" " "	1895	....	*	†
" " "	1896	....	*	†
" " "	1897	....	*	†
" " "	1898	....	*	†
" " "	1899	....	*	†
" " "	1900	....	*	†
" " "	1901	....	*	†
" " "	1902	....	*	†
" " "	1903	....	*	†
" " "	1904	....	*	†
" " "	1905	....	*	†
" " " ..	1906	....	*	†
" " "	1907	....	*	†
" " " ...	1908	....	*	†
" " "	1909	....	*	†
" " "	1910	....	*	†
" " "	1911	....	*	†
Total	....	‡ 1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Inclus dans les frais d'exploitation du ch. de fer Intercolonial † Inclus dans le revenu du ch. de fer Intercolonial. ‡ Inclus dans le coût total du chemin de fer Intercolonial, page 45.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

—	Année.	Capital.
		$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la Confédération		
" depuis "	1868	
" " "	1869	
" " "	1870	
" " "	1871	
" " "	1872	
" " "	1873	
" " "	1874	
" " "	1875	
" " "	1876	
" " "	1877	
" " "	1878	
" " "	1879	
" " "	1880	
" " "	1881	
" " "	1882	
" " "	1883	
" " "	1884	
" " "	1885	
" " "	1886	
" " "	1887	
" " "	1888	
" " "	1889	
" " "	1890	
" " "	1891	
" " "	1892	
" " "	1893	
" " "	1894	
" " "	1895	
" " "	1896	
" " "	1897	
" " "	1898	
" " "	1899	
" " "	1900	
" " "	1901	
" " "	1902	
" " "	1903	
" " "	1904	
" " "	1905	
" " "	1906	
" " "	1907	
" " "	1908	
" " "	1909	92,427 83
" " "	1910	53,042 63
" " "	1911	184,149 81
Total		329,620 27

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

—	L'année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer embr. de Windsor.	Revenu perçu y compris le chemin de fer embranch. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais antérieurs à la Confédération...	......	10,766,725 54	....	....	....
postérieurs. "	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" " " ...	1871	2,916,782 13	....	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,131,141 51	....	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,201,450 37	....	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,614,898 81	....	1,847,175 24	893,430 17
" " "	1875	3,426,099 55	....	1,532,589 62	861,593 43
" " "	1876	1,108,321 59	....	1,277,197 79	848,861 46
" " " ...	1877	1,318,352 19	....	1,661,673 55	1,154,445 35
" " "	1878	408,816 74	....	1,811,273 56	1,378,946 78
" " "	1879	226,639 19	....	2,010,183 22	1,294,099 69
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " " ...	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " " ...	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " " ...	1902	4,621,841 05	....	5,596,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " "	1904	†1,880,856 60	....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	....	8,535,689 91	6,833,561 50
" " "	1906	‡3,765,170 90	....	7,599,400 33	7,693,282 40
" " "	1907	1,506,209 26	....	6,045,597 15	6,293,751 52
" " " ...	1908	4,363,494 01	....	9,195,347 64	9,229,989 21
" " "	1909	3,867,232 16	....	9,364,256 10	8,583,100 79
" " "	1910	1,278,409 45	....	8,668,620 23	9,328,888 97
" " "	1911	762,869 06	....	9,613,774 77	9,911,974 83
Total...............	......	*83,582,087 59	280,000 00	157,411,538 50	149,972,948 66

*Y compris $296,872.90 payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au European and North American Ry. et imputés sur le "Fonds consolidé".

† Dépenses pour l'année..............................	$1,894,856 90
Moins remises des années précédentes................	14,000 30
	$1,880,856 60
‡ Dépenses pour l'année..............................	$3,760,942 95
Ajoutez chèque 1901-2 payé pendant l'exercice 1905-6...	4,227 95
	$3,765,170 90

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 34		†$83,582,087 59
Plus :—		
*Chemin de fer du Canada Est, page 37		819,000 00
* " " du Cap-Breton, page 39		3,860,679 14
* " " du comté de Drummond, page 41		1,464,000 00
* " " de prolongement est, page 42		1,324,042 81
* " " de ligne direct entre Montréal et l'Europe, page 46		333,942 72
* " " d'Oxford et New-Glasgow, page 48		1,949,063 21
		$93,332,815 47
Moins les sommes transférées du capital au fonds Consolidé comme suit :—		
Chemin de fer European and North American depuis 1868 à 1873	$ 88,863 18	
Chemin de fer de Nouvelle-Ecosse depuis 1868 à 1873	208,509 72	296,872 90
Coût total en capital du réseau du chemin fer Intercolonial		*$ 93,035,942 57

* Conforme, moins les chèques en suspens, avec les Comptes publics, 1910-1911, page 4.

† Comprend $220.48, montant d'un jugement rendu par la cour de l'Echiquier en 1907 contre le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

W. C. LITTLE,
Comptable.

EMBRANCHEMENT DE MONTRÉAL POUR L'EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la Confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885	49,587 45	
" " "	1886	135,214 38	
" " "	1887	24,157 32	
" " "	1888	397 35	
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891	124,568 23	
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894	17 99	
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
" " "	1909		
" " "	1910		
" " "	1911		
Total		*333,942 72	

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

W. C. LITTLE,
Comptable.

CHEMIN DE FER NATIONAL-TRANSCONTINENTAL.

——	Année.	Construction.
		$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	.....	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	....
" " "	1903	....
" " "	1904	6,249 40
" " "	1905	778,491 28
" " "	1906	1,841,269 95
" " "	1907	5,537,867 50
" " "	1908	18,910,449 41
" " "	1909	24,892,422 68
" " "	1910	19,968,126 86
" " "	1911	23,488,208 40
Total	......	*95,423,085 48

*Conforme au bilan des Comptes publics, 1910-1911, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888	280,932 35	
" " "	1889	840,553 57	
" " "	1890	434,074 60	
" " "	1891	220,886 39	
" " "	1892	48,745 23	
" " "	1893	7,922 80	
" " "	1894	112,382 75	
" " "	1895	*	
" " "	1896	*	
" " "	1897	3,565 52	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907	*	
" " "	1908		
" " "	1909		
" " "	1910		
" " "	1911		
Total		‡1,949,063 21	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 45. A ajouter $220.48 montant du jugement de la Cour de l'Echiquier payé en 1907 et compris dans le chemin de fer Intercolonial.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DF FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouver. antérieurement à la Confédération. . .	......	3,114,735 11	....	....
" depuis "	1874	....	750 00	....
" " "	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
" " "	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
" " "	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
" " "	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
" " "	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
" " "	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " "	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " "	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " "	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " "	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " "	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " "	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " "	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " "	1888	....	229,639 95	158,363 62
" " "	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " "	1890	....	266,485 85	160,971 78
" " "	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " "	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " "	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " "	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " "	1895	....	232.905 19	149,654 78
" " "	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " "	1897	....	240,489 90	153,443 13
" " "	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " "	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " "	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " "	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " "	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " "	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " "	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " "	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
" " "	1906	496,124 89	294,253 16	257,270 57
" " "	1907	91,710 52	283,148 50	215,434 97
" " "	1908	390,461 83	399,947 79	304,579 83
" " "	1909	561,206 90	400,330 41	311,319 63
" " "	1910	206,396 97	427,283 73	319,074 74
" " "	1911	94,320 56	424,104 00	337,419 55
Total........................		*8,559,751 12	9,501,405 29	6,575,699 14

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1910-1911, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

PONT DE QUÉBEC.

—	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	1868		
" depuis "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
" " "	1909		422,867 12
" " "	1910		111,788 02
" " "	1911	227,563 40	
Total		227,563 40	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co., 1910			100,000 00
Total		227,563 40	434,655 14

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

OUVRAGES DU TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

——	Année.	Construction.
		$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	283,323 55
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	....
" " "	1906	....
" " "	1907	....
" " "	1908	....
" " "	1909	....
" " "	1910	....
" " "	1911	....
Total	......	*283,323 55

* Compris dans le bilan des Comptes publics, 1902-1903, page 6........................

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial	83,285,214 69	
Cap-Breton	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow	1,949,063 21	
Prolongement Est	1,324,042 81	
Comté de Drummond	1,464,000 00	
Ligne direct entre Montréal et l'Europe	333,942 72	
Canada-Est	819,000 00	
Total		93,035,942 57
Embranchement de Carleton		48,410 48
Ile du Prince-Edouard		8,559,751 12
Pacifique-Canadien		62,789,776 09
Annapolis et Digby		660,683 09
Territoire du Yukon (chemin de fer Stikine-Teslin)		283,323 55
National Transcontinental		95,423,085 48
Wagon du Gouverneur Général		56,538 82
Chemin de fer de la Baie-d'Hudson		329,620 27
Reconstruction du pont de Québec		227,563 40
Total		261,414,694 87
Mémoire re Récapitulation—Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		261,414,694 87
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, ch. de fer Intercolonial, *voir* état, page 35		296,872 90
S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état, page 53		261,711,567 77

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

RECAPITULATION—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurement à la Confédérat.	......	13,881,460 65	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
" " "	1906	6,102,565 74	7,893,653 49	7,950,552 97
" " "	1907	7,174,370 17	6,328,745 65	6,509,186 49
" " "	1908	23,684,005 25	9,595,295 43	9,534,569 04
" " "	1909	29,414,227 34	9,764,586 51	8,894,420 42
" " "	1910	21,505,975 91	9,095,903 96	9,647,963 71
" " "	1911	24,760,029 58	10,037,878 77	10,249,394 38
Total	......	*261,751,567 77	168,687,934 12	157,406,587 23

* Montant total payé sur la construction	$261,751,567 77
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton	40,000 00
Coût total de la construction	†$261,711,567 77

† Conforme au montant dépensé sur le compte du capital sur les chemins de fer, *voir* page 52.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

ÉTAT indiquant diverses dépenses annuelles du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Exercice.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.			Imputable sur le revenu.			Total, dépense annuelle.
	Canaux.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868.				6,305 66	12,000 00		2,416 66	20,722 32
1869.				8,367 52	12,000 00		1,000 00	21,367 52
1870.				7,853 03	18,698 89		7,679 78	34,231 70
1871				34,773 72	12,018 98			46,792 70
1872.				20,049 50	12,208 76			32,258 26
1873.				36,891 74	12,099 44		6,889 20	55,880 38
1874.				40,098 84	12,959 25		5,428 98	58,487 07
1875.				35,579 24	12,047 43		5,620 17	53,246 84
1876.				42,920 10	86 08		5,690 28	48,696 46
1877.					51 87	43,639 97		43,691 84
1878.		1,860 00			556 00		34,388 59	36,804 59
1879.								
1880.		2,561 55			323 16			2,884 71
1881.		2,338 41			5,535 22			7,873 63
1882.					9,826 23			9,826 23
1883.		11,781 27			6,978 54			18,759 81
1884.		7,486 62	62,256 58		8,305 41			78,048 61
1885.		16,725 47	11,003 38		1,210 61			28,939 46
1886.		20,323 62	10,383 59		776 30			31,483 51
1887.		23,512 00	23,545 34		649 04			47,706 38
1888.		34,533 07	22,898 90		5,799 83			63,231 80
1889.		10,091 87	16,552 64		5,207 64			31,852 15
1890.		16,426 69	50,909 74		49,550 21			116,886 64
1891.		16,925 31	16,314 41		56,922 05			90,161 77
1892.		6,540 49	19,062 51		65,074 07			90,677 07
1893.		8,498 41	4,313 73	28,640 93	63,965 54			105,418 61
1894.		2,883 11	4,855 11	15,746 31	60,265 22			83,749 75
1895.		4,132 28	13,221 27	19,304 87	60,769 56			97,427 98
1896.		10,893 40	6,562 20	25,194 21	70,340 22			112,990 03
1897.		2,937 47	5,118 99	25,142 90	62,777 12		597 39	96,573 87
1898.		1,719 69	8,327 96	28,042 10	56,284 42	1,400 00		95,774 17
1899.		1,318 79	67,005 86	22,085 19	66,850 29			157,260 13
1900.		11,873 35	33,496 99	22,802 18	58,836 57			127,009 09
1901.		12,267 99	28,658 78	33,986 68	61,938 61			136,852 06
1902.		3,658 23	21,752 58	34,138 50	65,770 65			125,319 96
1903.		2,491 84	15,570 43	35.398 00	63,175 19			116,635 46
1904.		3,730 79	85,353 17	36,262 32	66,067 30			191,413 58
1905.		1,498 14	97,507 00	38,660 52	64,515 07			202,180 73
1906.		9,160 44	99,018 80	37,484 64	62,171 45			207,835 33
1907.		9,687 55	92,115 62	34,183 75	66,251 27			202,238 19
1908.	14,999 70	24,760 08	178,266 39	45,115 99	105,518 99			368,661 15
1909.	5,034 00	28,819 54	181,615 90	20,912 04	106,065 87			765,314 47
1910.		29,421 06	200,329 52	4,706 79	111,755 68			358,001 07
1911.		54,734 48	218,178 85	2,369 52	103,398 27	1,000 00		378,681 12
	20,033 70	395,593 01	1,594,196 24	743,016 79	1,697,602 30	46,039 97	69,711 05	4,999,848 20

N. B —La dépense du Pont de Québec comprise dans les dépenses (revenu des chemins de fer) en 1909-1910, a été déduite de chacune de ces années, pour former un compte séparé sous le titre de "PONT DE QUÉBEC.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX, JUSQU'AU 31 MARS 1911.

DÉPENSES.

Imputable sur le compte du capital—			
Chemins de fer, *voir* page 52		$ 261,414,694 87	
Canaux " " 31 et 54		99,331,923 86	
			$ 360,746,618 73
Imputable sur le fonds consolidé—			
* Subvention aux chemins de fer, d'après l'état, nº 3, page 56 à 65		$ 42,735,008 32	
Compte des recettes—			
Chemin de fer Intercolonial *voir* page 44	$ 280,000 00		
Somme transférée du capital " 45	296,872 90		
Chemin de fer " 54	1,594,196 24		
Canaux " 31	6,608,302 40		
" " 54	395,593 01		
En général, ch. de fer et canaux " 54	743,016 79		
Pont de Québec " 50	434,655 14		
		10,352,636 48	
Compte des recettes—			
Canaux—Frais d'exploitat. et personn., *voir* page 31	$ 12,206,616 09		
Canaux—Réparations, *voir* page 31	9,960,433 26		
" " " 54	1,697,602 30		
Ch. de fer—Frais d'exploitation, *voir* page 53	168,687,934 12		
" " " 54	46,039 97		
En général—Ch. de fer et Canaux " 54	69,711 05		
		192,668,336 79	
			245,755,981 59
Dépenses totales pour chemins de fer et canaux			$ 606,502,600 32

DÉPENSE COMME CI-DESSUS DIVISÉE ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

CHEMINS DE FER.		
Compte du capital	$ 261,414,694 87	
Fonds consolidé	214,074,706 69	
		$ 475,489,401 56
CANAUX.		
Compte du capital	$ 99,381,923 86	
Fonds consolidé	30,868,547 06	
		$ 130,200,470 92
Total		$ 605,689,872 48
DÉPENSE GÉNÉRALE COMMUNES.		
Fonds consolidé		812,727 84
Total, dépenses sur chemins de fer et Canaux		$ 606,502,600 32

RECETTES DIVISÉES ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

Ch. de fer—Recette du 1er juillet 1867, au 31 mars 1911 (pour détails *voir* page 53)	$ 157,406,587 23
Canaux " " " (" 31)	14,377,492 63
Recettes totales pour Chemins de fer et Canaux	$ 171,784,079 86

* Cette somme ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, qui toutes deux sont comprises dans le compte du capital, ni la subvention annuelle de $219,700 au gouvernement provincial de Québec, à titre d'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vict., chap. 8 (1884) et la subvention annuelle de $107,730, comme intérêt à $4\frac{1}{2}$ pour 100 depuis 1905 sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne d'Ottawa à Québec, laquelle somme considérée comme passif, a été transférée à la dette publique par le ministère des Finances. (*Voir* Comptes publics, 1898-1911 et page 79, 1908).

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911,

ETAT indiquant les subventions accordées pour les Chemins de fer au sujet

Subvention accordée. Par quelle loi.	Subvention accordée. Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883, au 30 juin 1904.
	$ c.		$ c.
46 Vic., chap. 25	156,800 00	Chemin de fer International, Québec	156,800 00
53 " 2			
45 " 14	384,000 00	Chemin de fer Québec et du lac St-Jean, Québec	1,006,743 50
46 " 25	80,000 00		
48-49 " 59	96,000 00		
49 " 10	186,295 00		
50-1 " 24	28,800 00		
51 " 3	96,000 00		
52 " 3	64,000 00		
53 " 2	30,000 00		
54-5 " 8	5,250 00		
57-8 " 4	44,800 00		
46. " 25	89,600 00	Kingston, Napanee et Western Ry., autrefois Napanee, Tamworth et Quebec Ry., Ontario	208,732 80
49 " 10	70,000 00		
50-1 " 24	12,800 00		
52 " 3	32,000 00		
55-6 " 5	64,000 00		
47 " 8	272,000 00	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec	193,578 00
51 " 3	41,000 00		
53 " 2	24,000 00		
46 " 25	115,200 00	Caraquette, Railway, N.B	224,000 00
47 " 8	76,800 00		
50-1 " 24	32,000 00		
47 " 8	32,000 00	Canadian Northern Quebec Ry. Co., autrefois Great Northern Ry., Québec	557,788 31
49 " 10	57,600 00		
52 " 3	22,400 00		
53 " 2	48,000 00		
56 " 2	48,000 00		
57-8 " 4	70,400 00		
7-8 Ed. VII 63	*		
47 " 8	48,000 00	Chemin de fer Kingston et Pembroke Railway, Ontario	48,000 00
45 " 14	660,000 00	Northern et Pacific Junction Railway, Québec	1,320,000 00
46 " 26	660,000 00		
53 " 2			
47 " 8	128,000 00	Canada Eastern Ry., autrefois Northern et Western Ry., N.-B., y compris également Chatham Branch Ry	374,839 84
48-9 " 59	19,200 00		
49 " 10	32,000 00		
48-9 " 59	24,439 84		
51 " 3	140,800 00		
57-8 " 4	35,200 00		
62-3 " 7	*		
47 " 8	60,342 00	Quebec Central Railway, Québec	348,342 00
51 " 3			
7-8 " 63		do St-Georges à Ste-Justine	-
53 " 2	288,000 00		
48-9 " 59	72,000 00	Montreal et Sorel Railway, Québec	93,757 57
53 " 2	40,000 00		
48-9 " 59	30,000 00	Montreal et Champlain Junction Railway, Québec	103,600 00
50-1 " 24	64,000 00		
51 " 3	9,600 00		
46 " 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock Railway, Québec	82,652 82
51 " 3	44,252 82		
47 " 8	22,400 00	St. Louis et Richibucto Railway, N.-B.	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00	Canada Atlantic Railway, Ontario	282,355 20
49 " 10	38,400 00		
50-1 " 24	180,000 00		
47 " 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaimo Railway. C.-B.	750,000 00
47 " 8	96,000 00	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00
46 " 25	320,000 00	Baie des Chaleurs Railway, Québec	620,000 00
47 " 8	300,000 00		
52 " 3			
		A reporter	6,489,590 04

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1911.

Paiements.							Total 31 mars 1911.
1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
...	...	...	...	...	...	...	156,800 00
...	86,016 00	67,712 00	73,472 00	...	...	...	1,233,943 50
...	...	...	...	...	...	...	208,732 80
...	...	...	...	...	...	...	193,578 00
...	...	...	...	...	...	...	224,000 00
...	...	...	256,870 40	55,449 60	164,172 29	144,608 51	1,178,889 11
...	...	...	...	...	...	...	48,000 00
...	...	...	...	...	...	...	1,320,000 00
...	...	...	...	...	...	...	374,839 84
...	...	...	55,638 69	...	...	...	403,980 69
...	...	...	...	...	...	129,320 61	129,320 61
...	...	...	...	...	...	...	93,757 57
...	...	...	...	...	...	...	103,600 00
...	...	...	...	...	...	...	82,652 82
...	...	...	...	...	...	...	22,400 00
...	...	...	...	...	...	...	282,355 20
...	...	...	...	...	...	...	750,000 00
...	...	...	...	...	...	...	96,000 00
...	...	...	...	...	...	...	620,000 00
...	86,016 00	67,712 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	7,522,850 14

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet

Subventions accordées. — Par quelle loi.	Subventions accordées. — Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1904.
	$ c.		$ c.
		Report	6,489,590 04
48-9 Vic., c. 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	113,440 00
50-1 " 24	217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 " 10	11,200 00	L'Assomption, Québec	11,200 00
49 " 10	32,000 00	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00		
56 " 2	64,000 00		
53 " 2	37,500 00		
47 " 8 / 52 " 3	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
49 " 10	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.	101,600 00
50-1 " 24	6,400 00		
47 " 8 / 52 " 3	51,200 00	Albert-Sud, N.-B	50,460 00
50-1 " 24	65,200 00	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Québec	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00		
49 " 10	38,400 00	Joggins, N.-E.	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00		
45 " 14	240,000 00	Témiscouata, N.-B et Québec	645,950 00
48-9 " 58	258,000 00		
51 " 3	100,000 00		
53 " 2	51,200 00		
48-9 " 50	44,800 00	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
50-1 " 24	6,400 00		
59 " 10	16,000 00	Toronto Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 " 24	22,400 00	Cie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 " 10 / 53 " 2	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
50-1 " 24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
52 " 3	14,400 00		
53 " 2	76,800 00		
57-8 " 4	96,000 00		
48-9 " 59 / 53 " 2	128,000 00	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, Ont	105,200 00
54-5 " 8 / 57-8 " 4	64,000 00		
49 " 10	32,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
53 " 2	10,200 00		
50-1 " 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario	54,400 00
50-1 " 24	51,200 00	Jonction de Guelphe, Ontario	46,000 00
48-9 " 54 / 49 " 19	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 " 10	108,800 00	Hereford, Québec	155,200 00
52 " 0	48,000 00		
50-1 " 23	118,400 00	Lac-Erié et Rivière Détroit, Ontario	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00		
62-3 " 5	*		
50-1 " 27 / 56 " 4	62,400 00	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
50-1 " 24	138,400 00	Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario	38,400 00
55-6 " 5	108,000 00		
57-8 " 4	108,800 00		
52 " 3	30,000 00	Cie du pont de ch. de fer Frédéricton et Ste-Marie, N.-B.	30,000 00
50-1 " 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.	5,553 57
55-6 " 5 / 61 " 1	240,000 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	235,200 00
50-1 " 24	44,800 00	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E	39,850 00
52 " 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 " 3	54,400 00	Mille-Isles, Ontario	29,840 00
63-4 " 8	*		
		A reporter	10,277,835 59

desquels des contrats ont été passés et des versements faits jusqu'au 31 mars 1911—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1911
1904-05.	1905-06.	1906-07.	1907-08.	1908-09.	1909-10.	1910-11.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	86,016 00	67,712 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	7,522,850 14
....	....	....	....	....	....	....	113,440 00
....	....	....	....	....	....	....	217,600 00
....	....	....	....	....	....	....	11,200 00
....	....	....	....	....	....	....	40,345 00
....	....	....	....	....	....	....	144,000 00
....	....	....	....	....	....	....	101,600 00
....	....	....	....	....	....	....	50,460 00
....	....	....	....	....	....	....	310,335 95
....	....	....	....	....	....	....	37,500 00
....	....	....	....	....	....	....	645,950 00
....	....	....	....	....	....	....	51,200 00
....	....	....	....	....	....	....	14,656 00
....	....	....	....	....	....	....	15,360 00
....	....	....	....	....	....	....	256,000 00
....	....	....	....	....	....	....	423,936 00
....	....	35,600 00	....	....	....	....	140,800 00
....	....	....	....	....	....	....	41,280 00
....	....	....	....	....	....	....	54,400 00
....	....	....	....	....	....	....	46,000 00
....	....	....	....	....	....	....	21,888 00
....	....	....	....	....	....	....	155,200 00
....	....	....	....	....	....	....	475,851 00
....	....	....	....	....	....	....	62,400 00
....	....	....	....	....	....	....	38,400 00
....	....	....	....	....	....	....	30,000 00
....	....	....	....	....	....	....	5,553 57
....	....	....	....	....	....	....	235,200 00
....	....	....	....	....	....	....	39,850 00
....	....	....	....	....	....	....	13,600 00
....	....	....	....	....	....	....	29,840 00
....	86,016 00	103,312 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	11,346,695 66

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. — Par quelle loi.	Subventions accordées. — Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1904.
	$ c.		$ c.
		Report.	10,277,835 56
52 Vic., chap. 3 56 " 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	96,000 00
52 " 3	375,000 00	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00
50-1 " 24 57-8 " 4	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario	57,600 00
51 " 3 53 " 2	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario	271,200 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	Vallée de la Cornwallis, N.-E.	44,800 00
52 " 3 57-8 " 6 60-1 " 4	320,000 00 64,000 00 *	Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec, (autrefois Ottawa et Gatineau	410,588 00
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4 61 " 1 62-3 " 1	83,612 54 142,400 00 48,000 00	Central, N.-B.	226,012 54
53 " 2	361,270 00	Montréal et Occidental, Québec	361,270 00
52 " 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	152,800 00
57-8 " 4 52 " 3	64,000 00 163,200 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.	163,200 00
54-5 " 8 53 " 2 55-6 " 5	89,600 00 35,200 00 9,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.	134,016 00
53 " 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B.	88,800 00
53 " 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ontario	32,800 00
53 " 2	99,200 00	Montagne d'Oxford, Québec	84,800 00
53 " 2 55-6 " 5	57,600 00 25,024 00	Saint-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60
55-6 " 5	*40,000 00	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.	39,840 00
56 " 2 57-8 " 4	102,400 00 102,400 00	Comtés-Unis, Québec	188,816 00
55-6 " 5	*21,600 00	Cie de ch. de f. de jct. des carrières de Philipsburg, Q.	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario	779,712 00
56 " 2 57-8 " 4 60-61 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	Montfort et de Colonisation, Québec	167,440 00
55-6 " 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00
56 " 2	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac Erié, Ont.	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	Pacifique-Canadien, Revelstoke au Lac La-Flèche, C.-B.	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B.	117,760 00
55-7 " 5	89,600 00	Dominion Coal Company, N.-E.	87,808 00
56 " 2	22,400 00	Cie de chemin de fer de navigation d'Oshawa, Ontario	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ontario	117,431 48
56 " 2	*11,200 00	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B.	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	Cap-de-la-Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	Cie de chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, Ont.	30,720 00
*	*	Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth.	160,000 00
*	*	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario	262,384 00
		A reporter	15,408,042 38

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1911—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1911.
1904-05.	1905-06.	1906-07.	1907-08.	1908-09.	1909-10.	1910-11.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
	86,016 00	103,312 00	385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	11,346,695 66
							96,000 00
							375,000 00
							57,600 00
							271,200 00
							192,000 00
							44,800 00
			4,243 20				414,931 20
							226,012 54
							361,270 00
							152,800 00
							163,200 00
							134,016 00
							88,800 00
							32,800 00
38,250 00	45,764 50		24,128 00				192,942 50
							149,481 60
							39,840 00
							188,816 00
							23,712 00
							779,712 00
							167,440 00
							96,000 00
							39,744 00
							80,000 00
							117,760 00
							87,808 00
							22,400 00
							117,431 48
							14,848 00
							53,699 20
							7,424 00
							30,720 00
							160,000 00
							262,384 00
38,250 00	131,780 50	103,312 00	414,352 29	55,449 60	164,172 29	273,929 12	16,589,288 18

ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1903.
	$ c.		$ c.
		Report	15,408,042 38
60-61 Vic., c. 5	3,630,000 00	Cie du Pac. Canad., C.-B. (Passe du Nid-de-Corbeau)	3,404,720 00
60-61 " 4 / 63 " 3	500,000 00	Cie du Grand-Tronc. "Pont du Jubilé Victoria" Qué.	500,000 00
7-8 Ed. VII, 63	*	Cie de ch. de fer International du Nouv.-Brunswick, ci-devant chemin de fer Restigouche et de l'Ouest	77,138 00
*	*	Cie de chemin de fer Richelieu-Est, Québec	69,952 00
7-8 Ed. VII, 63	*	Rive sud, (Québec, Montréal et Sud)	199,784 35
*	*	Pembroke Sud, Ontario	64,000 00
*	*	Cie de ch. de fer de la vallée de Massawippi, Québec	5,376 00
*	*	Cie d'Inverness et Richmond, N.-E., maintenant Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness	368,545 97
*	*	Cie de ch. de fer Canadian-Northern, Ontario, Manitoba et territoires du N.-O.	1,909,132 00
*	*	Cie de ch. de fer Can. du Pac. (Embranch. de Pipestone)	160,000 00
6-7 Ed. VII, 40.	*	" Ontario-Central, Ontario	67,200 00
*	*	" Midland, N.-E.	362,200 30
62-3 Vic., c. 7 / 63-4 " 8	1,000,000 00	Cie du pont de Québec, Québec	374,353 33
*	*	Cie de ch. de fer de la Rivière Ste-Marie, T.N.-O	115,960 00
60-1 Vic., c. 4 / 63-4 " 2	212,500 00	Cie de chem. de fer Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau. (Pont Interprovincial sur la riv. Ottawa.	212,500 00
1 Ed. VII, c. 7	*	Atlantique et Lac Supérieur, Québec	104,153 98
1 " 7	*	Montréal et ligne provinciale, Québec	58,560 00
62-3 Vic., c. 7	*	York et Carleton, N.-B	18,336 00
62-3 " 7 / 63-4 " 8 / 1 Ed. VII, c. 7	*	Algoma-Central et Baie-d'Hudson, Ontario	583,536 00
*	*	Chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, N.-E.	182,400 00
*	*	Cie du Can. du Pac. (Kootenay et embr. Arrowhead)	60,613 85
*	*	" (Embranchement de Selkirk)	83,200 00
*	*	" (" de Dyment)	22,336 00
*	*	" (" de Waskada)	64,000 00
9-10 Ed. VII, 51	*	Cie de fer Manitouline et Rive-Nord, Ont	32,000 00
*	*	Chemin de fer de la Baie de Quinté, Ont	69,120 00
*	*	" des Mines de Bruce et Algoma, Ont	28,800 00
	*	Cie de chemin de fer de la Rivière Maganetawan, Ont.	3,552 00
	*	Chemin de fer Canadian-Northern, Québec, ci-devant chemin de fer Chateauguay et Northern, Québec	191,595 00
*	*	Cie de ch. de fer Can. du Pac. (Embr. côte du Faisan).	378,624 00
*	*	" de Halifax et du Sud-Ouest, N.-E.	185,422 00
*	*	" de Colonisation du Nord, Québec	58,384 00
*	*	" et houille du Nouv.-Brunswick, N.-B.	48,000 00
*	*	" de Schomberg et Aurora, Ont	46,144 00
*	*	" Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, Ont	
*	*	" de Middleton et plage de Victoria, N.-E.	
*	*	" et houille de Beersville, N.-B.	
Ed. VII, c. 57	*	" et h. Nicola, Kamloops et Similkameen	
4 " 34	*	" Pac. Canadien (Ebr. de Staynerville)	
6 " 43	*	Chemin de fer des Mines du Klondike	
6 " 43	*	Cie de ch. de fer de la Vallée de la Riv. Kettle, C.-B.	
6 " 43	*	" et houille de Colchester, N.-E.	
3 " 57	*	Cie de houille de Minudie, N.-E.	
6 " 43 / 9-10 " 51	* / *	Cie de ch. de fer Atlantique, Québec et Ouest, Québec.	
6 " 43	*	" de la Jonction de Napierville, Québec	
6-7 " 40	*	" d'Edmonton, Yukon et Pac., Alberta	
6-7 " 40 / 7 8 " 63	* / *	Cie de ch. de fer Canadian-Northern, Ontario ci-devant la Cie de ch. de fer de la Baie James, Ont. Hawkesbury et Ottawa.	
		A reporter	25,517,681 16

† De ce montant il y a $16,164.43 qui ont trait à la subvention aux chemins de fer de Montréal et Sorel.

des contrats ont été passés, et des versements faits au 31 mars 1911—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1911.
1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
38,250 00	131,780 50	103,312 00	414,352 29	55,449 60	164,172 29	273,929 12	16,589,288 18
							3.404,720 00
							500,000 00
	50,070 07	51,200 00		189,849 60	187,494 40	169,536 00	725,288 07
				43,414 55			69,952 00
3,456 46					184,320 00	60,000 00	†490,975 36
							64,000 00
							5,376 00
							368,545 97
							1,909,132 00
							160,000 00
			76.861 36	35,404 64		24,601 32	204,067 32
		4,967 70	31,892 40				399,060 40
							374,353 33
32,134 00							148,094 00
							212,500 00
42,336 86		‡*1,521 82*					a144,969 02
							58,560 00
			14,560 00				32,896 00
341,440 00							924,976 00
					14,400 00		196,800 00
4,176 15	89,076 00						153,866 00
							83,200 00
							22,336 00
							64,000 00
						38,638 72	100,638 72
		72,602 45					141,722 45
25,120 00							53,920 00
							3,552 00
	116,000 00	84,224 75					391,819 75
56,576 00							435,200 00
291,842 00	176,512 00	268,107 20	316,567 73				1,238,450 93
	75,376 00			68,320 00	153,120 00		355,200 00
							48,000 00
							46,144 00
185,173 06							185,173 06
47,789 00	50,303 80	27,667 20					125,760 00
20,736 00							20,736 00
	110,592 00		190,208 00				300,800 00
		9,600 00	3,424 00				13,024 00
		96,000 00	101,184 00				197,184 00
			97,771 52				97,771 52
			12,800 00				12,800 00
			18,544 00				18,544 00
			64,000 00	92,672 00	208,896 00	31,334 40	396,902 40
			173,440 00				173,440 00
			91,200 00				91,200 00
	651,264 00	420,608 00	244,224 00	556,864 00	250,982 40	116,889 60	2,240,832 00
1,089,029 53	1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	33,995,770 48

a Montant réellement payé après des déductions s'élevant à $1,521.82 faites en 1905-06 (pour remboursements, créances en double, etc.) à même le total de $146,490.84, déjà reportées, pour lesquelles des chèques furent émis.

‡ Remboursements pour créances en double et créances non encore acquittées.

ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins de fer.	1 juillet 1883 au 30 juin 1904.
	$ c.		$ c.
		Report	25,517,681 16
7-8 Ed. VII, c. 63	*	Maritime Coal and Ry. Co	
7-8 " 63	*	St. Mary and Western Ontario Ry. Co	
7-8 " 63	*	Rive Nord	
7-8 " 63	*	Vallée du St.-Maurice.—Trois-Rivières et St.-Maurice.	
7-8 " 63	*	Grand-Tronc-Pacifique	
6 " 43	*	Ch. de f. Pacifique-Canadien, Teulon à la r. Icelandic.	
7-8 " 63	*	Ch. de f. Pacifique-Canadien, Moosejaw Nord-Ouest.	
7-8 " 63	*	Canadian and Gulf Terminal Ry. Co., Ste-Flavie à Matane	
6-7 " 40	*	Liverpool et Millton, 5 miles	
			25,517,681 16
	186,600 annuellement p. 20 ans	Atlantique et Nord-Ouest	2,799,000 00
37 Vic., ch. 14; 46 " 2	1,525,250 00	Canada Central	1,525,250 00
47 " 8; 48-9 " 58	1,500,000 00	Pacifique-Canadien, prolongement	1,500,000 00
		Totaux	31,341,931 16

* 60-61 Victoria, chapitre 4, 62-63 Victoria, chap. 7, 63-64 Victoria, chap. 8, 1 Edouard VII, chap. 7, 40, et 7-8 Edouard VII, chap. 63, 8-9 Edouard VII, chap. 35, 9-10 Edouard VII, Cap. 51, autorisant une subvention de 50 pour cent sur la partie du coût moyen du nombre en excédant, de milles subventionnés.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 juillet 1911.

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1911—*Fin.*

Paiements.							Total au 31 mars 1911.
1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1,089,029 53	1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	33,995,770 48
....	....	....	....	3,200 00	....	....	3,200 00
....	....	....	....	67,344 00	....	....	67,344 00
....	....	....	....	6,880 00	....	....	6,880 00
....	....	....	....	112,640 00	....	60,480 00	173,120 00
....	....	....	....	367,249 00	550,551 96	302,679 04	1,220,480 00
....	....	....	....	....	30,800 00	....	30,800 00
....	....	....	....	....	303,360 00	....	303,360 00
....	....	....	....	....	....	144,803 84	144,803 84
....	....	....	....	....	....	32,000 00	32,000 00
1,089,029 53	1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	1,599,287 39	2,048,097 05	1,284,892 04	35,977,758 32
186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	....	....	3,732,000 00
....	....	....	....	....	....	....	1,525,250 00
....	....	....	....	....	....	....	1,500,000 00
1,275,629 53	1,637,574 37	1,323,367 48	2,037,629 30	1,785,887 39	2,048,097 05	1,284,892 04	42,735,008 32

chap. 7, 3 Edouard VII, chap. 57, 4 Edouard VII, chap. 34, 6 Edouard VII, chap. 43, 6-7 Edouard VII, une subvention de $3,200 par mille si le coût n'excède pas en moyenne $15,000 par mille, et si le coût dépasse cette somme, une autre subvention par mille de $15,000, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

W. C. LITTLE,
Comptable.

PARTIE II

RELEVÉS

DU

SECRÉTAIRE LÉGISTE

POUR L'ANNÉE 1910-1911

INDIQUANT

1) Contrats de subventions d'argent avec les compagnies de chemins de fer.

2) Contrats passés durant l'année.

3) Chutes d'eau louées et autres propriétés cédées.

4) Propriétés cédées par la Couronne et terrains transportés à la Couronne.

5) Dommages acquittés.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du parlement.	Arrêté du conseil.
	1910.				1910.
18359	25 avril...	Alberta Central Ry. Co.	A partir d'un point en ou près la ville de Daim - Rouge jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan nord à ou près l'hôtel des Montagnes-Rocheuses.	Can., 1908, c. 63.	13 avril ....
(a) 18712	25 août...	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co.	A partir de Paspebiac jusqu'à Gaspé, aussi près de la grève que possible.	Can., 1910, c. 51.	23 juin. ....
18389	23 mai....	Canadian Northern Quebec Ry. Co.	A partir d'un point sur la ligne mère à ou près l'Epiphanie, en passant par la paroisse de St-Jacques de l'Achigan jusqu'au village de Rawdon.	Can., 1907, c. 40.	20 avril.....
(b) 18559	22 août...	Chemin de fer Pacifique-Canadien.	A partir de Winnipeg-Beach, en allant vers le nord jusqu'à Gimli.	Can., 1881, c. 1.	30 mai .....
18542	12 août...	Esquimalt and Nanaimo Ry. Co.	A partir d'un point sur la ligne mère à ou près Duncan jusqu'au lac Cowichan.	Can., 1910, c. 51.	22 juin .....
18668	14 oct.....	Halifax and Eastern Ry. Co.	A partir d'un point sur le ch. de fer Intercolonial à ou près Dartmouth, comté de Halifax jusqu'à un point à ou près Dean's Settlement. A partir de Dean's Settlement jusqu'à un point à ou près Melrose. A partir de New-Glasgow jusqu'à Melrose, et à partir de Melrose jusqu'à Guysborough, avec embranchement jusqu'à Country-Harbour.	Can., 1910, c. 51.	21 juillet....
18532	3 août...	The International Ry. Co. of New Brunswick.	Pour 3½ milles, soit la distance non couverte par la loi de 1908, ch. 63, art. 1er, par. 15.	Can., 1900, c. 78.	6 juin. ....
18566	25 août...	James Bay and Eastern Ry. Co.	A partir de Roberval en allant vers la baie James dans l'ouest.	Can., 1910, c. 51.	26 juillet....
(c) 18519	5 juillet..	Kettle River Valley Ry. Co.	A partir d'un point aux Grandes-Fourches ou près de là, jusqu'à un point à 50 milles en haut de la fourche nord des bras est ou ouest de la fourche N. de la rivière Kettle.	Can., 1908, c. 63.	25 mai......
	1911.				
(d) 18918	27 janv. .	" "	A partir de Midway jusqu'au raccordement de Merritt et Nicola, ch. de fer Kamloops et Similkameen.	Can., 1910, c. 51.	7 juin .....
					1911.
(e) 18975	1er fév...	Kootenay Central Ry. Co.	A partir de Golden en allant vers la frontière internationale, par Windermere et Fort-Steele ; de là en traversant le ch. de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, à ou près Elko.	Can., 1910, c. 51.	11 janv.....
	1910.				1910.
18786	14 déc....	Liverpool and Milton Ry. Co.	A partir de Liverpool jusqu'à Milton.	Can., 1907, c. 40.	29 oct.......
(f) 18594	1er sept..	Margaree Coal and Ry. Co.	A part. d'un point à ou près Orangedale sur l'Interc., et de là par le côté est du lac Ainslie et Ste-Rosa jusqu'à Chimney.Corner Cove ; et d'un point sur l'Intercolonial entre Orangedale et la Pointe-Tupper jusqu'à l'Anse-au-Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants.	Can., 1910, c. 51.	22 août.....

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Montant du crédit. Par mille.	Montant du crédit. N'excédant pas.	Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pds par mille.	Rayon de courbe, pas moins que.	Largeur de déblaiement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livre par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
$	$		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	liv.	
3,200	6,400	70	21	1433	50	20	15	56	1er août 1912.
3,200	6,400	102	79	955	50	20	15	56	1er " 1912.
3,200	6,400	16	52·80	717	50	20	15	56	1er " 1911.
3,200	6,400	9½	26 4	1146	50	20	14	56	1er " 1910.
3,200	6,400	24	116	410	50	*18 **16	15	56	1er " 1912.
3,200	6,400	80	80	717	50	20	15	56	1er " 1914.
3,200	6,400	3½	80	573	50	20	15	56	1er " 1911.
3,200	6,400	100	32	537	50	20	15	56	1er octobre 1912.
3,200	6,400	50	80	478	50	18	14	56	1er août 1912.
3,200	6,400	250	132	410	50	18	14	56	1er déc. 1912.
3,200	6,400	186	52·80	573	50	*20 **18	14	56	1er mai 1912.
3,200	6,400	7	80	700	50	20	15	56	31 déc. 1910.
3,200	6,400	50	80	1146	50	20	15	56	1er août 1913.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

Nº du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du parlement.	Arrêté du conseil.
	1910.				
(g) 18713	5 nov....	Manitoulin and North Shore Ry. Co.	A partir de Little-Current, traversant le C.P.C., jusqu'à ou près Nairn, et de là à Sudbury.	Can., 1910, c. 51.	30 sept.....
18410	1er juin...	Chemin de fer Québec, Montréal et Sud.	Pour la construction de ponts sur les rivières Nicolet, Gentilly et Bécancourt.	Can., 1908, c. 63.	2 mai......
					1909.
18294	19 avril...	The Thessalon and Northern Ry. Co.	De Thessalon en allant vers le nord.	Can., 1908, c. 63.	24 nov......

(a) Annule et remplace le n° 17010.
(b) Annule en partie le n° 14415.
(c) Remplace le nº 16634.
(d) Annule et remplace le n° 17330.
(e) Remplace le n° 16556.
(f) Remplace le n° 17461.
(g) Remplace le nº 18053 quant à la subvention (B)

21 août 1911.

chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Fin.*

Montant du crédit.		Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds p. mille.	Rayon de courbe, pas moins que.	Largeur de déblaiement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
Par mille.	N'excédant pas.								
$	$		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	liv.	
3,200	6,400	88	66	955	50	20	15	56	17 mars 1912.
....	N 15,000 G 15,000 B 30,000	....	....	....	....	....	....	....	1er août 1911.
3,200	6,400	4	80	717	50	20	15	56	1er déc. 1910.

N Nicolet, pont de chemin de fer.
G Gentilly, pont de chemin de fer.
B Bécancourt, pont de chemin de fer.

* Déblai de terre.
** Déblai de roc.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

Contrats passés durant l'exercice qui expire le 31 mars 1914.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18293	10 avril ..	Dominion Iron & Steel Co... ...	Livraison de 5,000 tonnes de rails d'acier.
18362	20 " ..	D. Grant Kirk......	Construire une ligne de chemin de fer entre la rivière Georges et Sydney-Mines.
18373	12 mai ..	Silliker Car Co. Ltd	Livraison de 2 wagons-dortoirs de 1re classe, 3 wagons-poste, 3 wagons-vestibules-dortoirs de 2e classe et 2 wagons à bagage.
18522	5 juillet..	Marshall Stewart........	Construire et entretenir un chemin sur la réserve de l'Intercolonial, comté de King, N.-B.
18528	30 " ..	Morrison & Clark	Construire une ligne de chemin de fer entre Nelson et Chatham, N.-B.
18564	25 août ..	Preston Car & Coach Co. Ltd ...	Livraison de 5 wagons de 1re classe.
18574	30 juin ..	Ville de Drummondville..	Service de l'eau.
18576	13 sept. ..	Zénon Ouellet..........	Construire et achever une gare avec logis et salle à marchandises. avec trottoirs nécessaires, à Beau-Rivage, Québec.
18706	7 oct. ..	Rhodes, Curry & Co	Bâtisse pour emmag. du bois à Moncton, N.-B.
18707	24 " ..	Hamilton Bridge Works Co. Ltd.	Livraison d'un pont d'acier pour être placé sur la rivière du Sud à Antigonish, N.-E.
18714	28 oct. ..	New Brunswick Telephone Co...	Remplacer les instruments de téléphone dans les stations et bureaux de l'Intercolonial au N.-B.
18757	16 nov. ..	Ville de Sydney Nord.	Service de l'eau.
18764	22 " ..	Ville de Sydney.................	"
18787	14 déc. ..	Wm. P. McNeil & Co. Ltd......	Livraison de ponts à New-Mills, Beresford et Lac au-Saumon.
18797	23 " ..	Dominion Iron & Steel Co. Ltd.	Livraison de 5,000 tonnes de rails d'acier.
18904	1er sept. .	The Northern New Brunswick & Seaboard Railway....... ....:	Transp. de minerai de la tranchée de Black à Newcastle (train de 20 wagons par jour, 1,000 tonnes brutes.)
	1911.		
18919	27 janv. ..	Wm. P. McNeil & Co. Ltd.....	Livraison d'un pont pour la rivière Georges.
18962	10 mars ..	Wm. P. McNeil & Co. Ltd.......	Livraison d'une plaque tournante en acier à Campbellton, N.-B.
18976	13 " ..	Canadian Locomotive Co. Ltd...	Livraison de 3 locomot. à voyageurs type "Pacific".
18977	13 " ..	Canadian Locomotive Co. Ltd...	Livraison de 4 locomotives de garage.
19020	23 " ..	Canadian Car & Foundry Co. Ltd,	Livraison de 70 wagons fermés de 60,000 livres.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

	1910.		
18379	16 mai ..	J. M. Clark................ ...	Cons. de remise à loco. (3 étab. à Georgetown, I.-P.-E.
18380	16 " ..	J. M. Clark...............	Construction de hangar à marchandises et trottoirs à Elmira, I.-P.-E.
18381	16 " ..	D. R. Morrison & P. G. Clark...	Construire une gare "type" à Harmony.
18382	16 " ..	D. R. Morrison & P. G. Clark...	Construire une gare "type" à Baltic Road, I.-P.-E.
18383	16 " ..	D. R. Morrison & P. G. Clark...	Construire un hangar à charbon à Elmira, I.-P.-E.
18384	16 " ..	J. M. Clark.......	Construire halte et plateforme "type" à Harmony-Road, I.-P.-E.
18385	16 " ..	F. S. Macdonald..............	Construire des boutiques le long de l'embranchechement Harmony-Elmira, I.-P.E.
18386	16 " ..	F. S. Macdonald................	Construire une gare et plateforme à Elmira, I.-P.-E.
18387	16 " ..	J. M. Clark	Construire une halte et plateforme "type" à Munn's-Road, I.P.-E.
18388	16 " ..	J. M. Clark.....	Const. un hang. à locom. (2 stalles) à Elmira, I.-P.-E.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

	1910.		
18716	5 nov. ..	McKenzie, Mann & Co. Ltd.....	Substructure d'un pont sur la rivière Saskatchewan à Le-Pas.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite*.

PONT DE QUÉBEC.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18360	28 avril ..	Phœnix Bridge Co..............	Manufacturer 14 modèles de colonnes et faire 14 épreuves de compression.
18361	28 " ..	Phœnix Bridge Co	Construire, etc., 50 barres à œil en acier nickelé.
18372	9 " ..	Charles Kœnig & Co	Enlever les débris du vieux pont de Québec.
18390	11 mai ..	Phœnix Bridge Co........	Démolir les arches des approches, etc., etc.
18395	1er juin ..	E. T. Nesbitt....................	Eriger une maison de pension sur l'emplacement du pont de Québec.

CANAL DE CORNWALL.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18412	1er juin ..	Fallon Frères.......	Améliorer l'entrée d'amont de l'écluse 17.
18565	30 août ..	The Randolph MacDonald Co., Ltd.	Dragage de hauts fonds dans le canal.

CANAL LACHINE.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18284	5 avril ..	W. McNally & Co	Livraison de 6,250 barils de ciment.
18785	31 août ..	Haney, Miller, Quinlan & Robertson.	Revêtement en béton des murs de l'entrée d'amont du canal, selon les termes et conditions du contrat n° 15835.

CANAL RIDEAU.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18292	19 avril ..	Hurdman Lumber Co., Ltd......	Bois pour 1910-1911.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18394	1er juin ..	J. J. Collins et V. W. Giroux...	Enlèvement de balise d'alignement et creuser et élargir le chenal à l'entrée d'amont du canal.
18413	9 " ..	Roger Miller & Sons	Construction d'une grue flottante.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE SOULANGES.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1910.		
18618	3 oct. ..	The Phœnix Bridge and Iron Works, Ltd.	Eriger un pont de piétons en acier sur le bief d'aval au déversoir N° 3, Pointe des Cascades, Québec.
19041	19 avril ..	Sa Majesté le Roi au chemin de fer Grand-Tronc, Canada.	Fournir l'énergie électrique pour faire fonctionner le pont tournant à Coteau.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	1910.		
18796	17 déc. ..	Wilfrid Rouselle	Appareil de chauffage dans le logis de l'inspecteur à Ste-Anne de Bellevue.

CANAL DE LA TRENT.

	1910.		
182[illegible]0	6 avril ..	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construire et ériger un pont à bascule Strauss Trunnion sur le canal, rue Wellington, Lindsay, Ont.
18391	1er juin ..	Canadian General Electric Co., Ltd.	Appareils électriques pour le pont à bascule Strauss Trunnion, Lindsay, Ont.
18392	30 mai ..	Wm. Hamilton Co., Ltd	Livraison d'ouvrages en métal pour portes de l'écluse N° 18, Hastings, Ont.
18393	23 " ..	Haney, Quinlan & Robertson....	Constr. section N° 6, division lac Ontario-Rice.
18433	22 juin ..	" "	" N° 4, " "
18715	24 oct. ..	Cleveland Bridge and Engineering Co., Ltd.	Eriger des ponts tournants à Healey-Falls et au pont de Trent, division lac Ont.-Rice.
18775	6 déc. ..	The Light, Heat and Power Co..	Fournir l'énergie électrique pour activer les machines nécessaires aux réparations du pont à Lindsay. et pour l'éclairage.

CANAL WELLAND.

	1910.		
18466	28 juin ..	M. J. Hogan............	Elargir le chenal d'eau profonde, la jetée ouest, et construire des docks a l'ouest de l'élévateur de l'Etat, à l'entrée du canal à Port-Colborne.
18533	2 août ..	John E. Russell..........	Elargir le canal sur le côté ouest à environ ½ mille au sud de l'aqueduc de Welland.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Fin.*

CANAL WELLAND—*Fin.*

Nº du bail.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Désignation.
	1910.		
18667	14 oct...	Joseph Battle..................	Ouvrage de protection en pierre le long de certaines parties du sommet de partage entre Thorold et Port-Colborne, Ont,
18708	28 " ..	M. J. Hogan	Redresser le chenal à la tête de l'écluse nº 2.

21 août 1911.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des chemins de

CHEMIN DE FER

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1910.		
18288	5 avril.	Richard O'Leary & W.S. Montgomery.	Terrain pour un quai à la Pointe-du-Chêne, comté de Westmoreland, N.-B.
18296	1er avr..	The Shawinigan Water & Power Co.	Droit et privilège d'ériger et entretenir 2 lignes de transmission à travers l'emplacement de la voie du chemin de fer.
18366	26 avril.	The Mackay Mining Co.	Deux lopins de terre à Sydney-Nord, C.-B.
18369	26 avril	Sackville Hay & Feed Co., Ltd.	Terrain à Sackville, N.-B.
18370	9 mai..	New - Brunswick Telephone Co., Ltd.	Privilège d'ériger, etc., des lignes de téléphone à Beresford.Station, à la Rivière-Jacquet et à la traverse de Duff à ¼ de mille à l'est de la station de Moffat N.-B.
18374	9 mai..	Shediac Electric Light & Power Co.	Privilège d'ériger, etc., des lignes de transmission à la traverse de la rue Main, à Shédiac, et à la traverse de la route publique à 5,700 pieds à l'ouest de Shédiac, N.-B.
18396	28 avril.	The Imperial Oil Co	Terrain à la station de Rimouski, Québec.
18397	"	"	Terrain à Ste-Flavie, Qué.
18398	"	"	Terrain à Trois-Pistoles, Qué.
18399	"	"	Terrain à St-Charles, Qué.
18400	30 mai..	New - Brunswick Pulp & Paper Co.	Privilège d'ériger une ligne de transmission sur la ligne mère de l'embr. d'Indiantown, 1.19 mille à l'est de Millerton, N.-B.
18401	30 mai..	Ville de Newcastle	Privilège de poser et entretenir un tuyau d'un pouce sur le terrain du chemin de fer à Newcastle, N.-B.
18423	15 juin..	Alphonse Dallaire	Terrain au cap-St-Ignace, Qué.
18424	21 "	Charles A. Vanwie	Emplacement de quai à la Pointe-du-Chêne, comté de Westmoreland, N.-B.
18425	15 "	New - Brunswick Telephone Co., Ltd.	Priv. d'ériger et entretenir une lig. de télépho. au-dessus de l'emp. de la v. à un point à 700 p. du cen. de la st. de Rothesay, N.-B.
18428	15 "	The Imperial Oil Co.	Terrain à Bathurst, N.-B
18449	4 avril.	F. C. Durant.	Terrain à St-Jean, N.-B
18465	28 juin..	Henry Fields	Terrain à Folleigh, N.-E
18518	21 juin.,	Maritime Coal, Railway & Power Co.	Droit et privilège d'établir et entretenir une ligne de trnsmission électrique de 11,000 volts, traversant l'emplacement de la voie.
18524	28 juin,.	The St. Maurice Light & Power Co.	Privilège d'établir une ligne de transmission d'énergie au-dessus de l'emplacement de la voie à Nicolet, Qué.
18537	2 août.	New - Brunswick Telephone Co., Ltd.	Privilège de poser, etc., 4 fils de téléphone à travers le ch. de fer à l'ouest de la station de Moffat, N.-B.
18538	"	Gilbert W. Shanklin	Privilège d'entretenir un tuyau d'égout de 6 pcs. au-dessous de l'emb. de ch. de f. de Courtenay-Bay près de St-Jean, N.-B..
18539	12 août.	Benjamin Titus	Terrain à la rivière Sydney, N.-E.
18567	30 août.	F. C. Jones	Terrain à Moncton, N.-B.
18577	13 sept..	Sydney Cement Co. Ltd.	Terrain à Sydney, C.-B.. N.-E.
18596	17 sept..	Bailey - Underwood Co. Ltd.	Privilège de poser, etc., 2 conducteurs en cuivre à travers l'emplacement de la voie du chemin de fer à Trenton, N.-E.
18615	23 sept..	Alice M. Spain	Privilège de poser, etc., un tuyau d'égout de 6 pcs. au-dessous de la voie du chemin de fer à Rockingham, N.-B.
18619	3 oct..	Napoléon Dion	Terrain à la Rivière-du-Loup, Qué.
18620	"	Siméon Fortin	Privilège de poser un tuyau d'un po. à travers l'emplacement de la voie à 1½ mille à l'ouest de St-Simon, Qué.
18671	14 oct..	Alexander Daigle	Terrain à Laurier, Qué.
18672	"	A. Léofred	Privilège de poser un tuyau d'égout de 8" et une conduite d'eau de 10" à travers l'emplacement de la voie à Chaudiere-Jct., Q.
18704	24 oct..	Ville de Fraserville	Privilège de poser et entretenir un égout de 20" et un tuyau à eau de 10" à travers les terrains et au-dessous de la voie de chemin de fer à la courbe Chaudiere, Qué
18705	1er sept.	Commissaires du chemin de fer Transcontinental.	Privilège de traverser l'Intercolonial par tunnel à ⅜ de mille à l'est de la courbe Chaudiere, Qué.
18709	2 nov..	Canada & Gulf Terminal Railway.	Privilège de tête de ligne à Ste-Flavie, Qué.
18711	2 nov..	The Paysant & Card Co., Ltd.	Terrain à Dorchester, N.-B.

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1910—*Suite.*

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$		
3,080 pds carrés...	....	Dur. bon plaisir.	1er déc. 1909.	1.00	1er déc......	1er déc. 1909
....	....	"	1er avril 1910	1.00	1er avril....	1er avril 1910
2,680 pds carrés..	....	"	1er mars 1910.	1.00	1er mars....	1er mars 1910
240 pds carrés....	....	"				
2,045·25 pds carrés	....	"	1er mars 1910.	30.00	1er mars....	1er mars 1910
....	....	"	1er nov. 1909.	1.00	1er nov.....	1er nov. 1909
....	....	"	1er avril 1910.	1.00	1er avril..	1er avril 1910
144 pds carrés....	....	"	1er déc. 1906.	10.00	1er déc.....	1er déc. 1906
1,000 pds carrés..	....	"	"	10.00	"	"
1,000 pds carrés..	....	"	"	10.00	"	"
1,000 pds carrés..	....	"	"	10.00	" ...	"
....	....	"	1er avril 1910.	1.00	1er avril....	1er avril 1910
....	....	"	"	1.00	" ..	"
0·057 acre.......	....	"	"	1.00	"	"
825 pds carrés....	....	"	1er nov. 1909.	1.00	1er nov.....	1er nov. 1909
....	....	"	1er avril 1910.	1.00	1er avril....	1er avril 1910
1,000 pds carrés } 100 pds carrés.. }	....	"	1er juill. 1905.	10.00	1er juillet...	1er juillet 1905
0·66 acre........	....	21 ans.	4 avril 1910.	1.00	4 avril.....	4 avril 1910
0·9 acre..........	....	Dur. bon plaisir.	1er avril 1910.	1.00	1er avril....	1er avril 1910
....	....	"	1er janv. 1910.	1.00	1er janv....	1er janv. 1910
....	....	"	1er avril 1910.	1.00	1er avril....	1er avril 1910
....	....	"	1er avril 1910.	1.00	1er avril....	1er avril 1910
....	....	"	1er juill. 1910.	1.00	1er juillet...	1er juillet 1910
0·43 ac..........	....	"	1er avril 1910.	1 00	1er avril....	1er avril 1910
0·039 ac.........	....	"	1er juill. 1910.	5 00	1er juillet..	1er juillet 1910
0·38 ac.........	....	"	1er sept. 1910.	25 00	1er sept.....	1er sept. 1910
....	....	"	1er juill. 1910.	1 00	1er juillet...	1er juillet 1910
....	....	"	1er janv. 1910.	1 00	1er janv....	1er janv. 1910
800 pds carrés....	....	"	1er sept. 1910.	5 00	1er sept.....	1er sept. 1910
....	....	"	1er " 1910.	1 00	" 1....	1er " 1910
1,800, pds carrés..	....	"	1er " 1910.	5 00	" 1....	1er " 1910
....	....	"	1er " 1910.	1 00	" 1....	1er " 1910
....	....	"	1er oct. 1910.	1 00	1er octobre..	1er oct. 1910
....	....	21 ans.........	1er sept. 1910.	20 00	1er sept.....	1er sept. 1910
....	....	3 ans, renouvelab.	2 sept. 1910.	600 00	mensuellement.....	1er " 1910
280 pds carrés....	....	Dur. bon plaisir.	1er oct. 1910.	5 00	1er octobre..	1er oct. 1910

Chute d'eau et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CHEMIN DE FER

Nº du bail.	Date de la signature.	Locataires,	Terrains ou droits cédés.
	1910.		
18717	7 nov..	Dr. Wm. A. Wilson.....	Privilège de poser et entretenir un tuyau de 6″ en travers du chemin de fer à Derby, comté de Northumberland, N.-B.....
18718	7 " ..	Napoléon Lévesque......	Terrain à l'Ile Verte, Qué ....
18719	2 nov..	Clarence H. Chapman...	" à Dorchester, N.-B........................
18720	1 oct ..	The Sydney & Louisburg Railway Company,	Embranchement de chemin de fer (environ 5,926 pds) au Cap-Breton, N.-E., raccord. le ch. de fer de le locataire avec l'Interc.
18721	7 nov..	Rév. H. Harrison.	Droit de poser, etc., tuyau d'égout en terre cuite de 6″ en travers du ch. de fer, à envir. un mille à l'o. de la stat. Millerton, N.-B.
18765	22 nov..	Geo. Anderson..........	Terrain à Petit-Rocher, comté de Gloucester, N.-B.............
18774	6 déc..	John Abrams & Sons....	" à Moncton, N.-B....................................
18789	14 déc..	W. A. Fillmore...... ...	" à Amherst, N.-E....................................
18878	21 déc..	Imperial Oil Co., Ltd. ..	Privilège de poser tuyau d'eau de 2″ en travers de l'emplacement de la voie à Pictou, N.-E........................
	1911.		
18907	12 janv.	Wm. Joyce Kent........	Terrain à Truro, N.-E..............................
18908	12 " ..	Hiram Duncan McLean.	" au barrage McMullen, près Union, N.-E..............
18921	27 janv.	Sam. McLaughlin.......	" à St-Jean, N.-B..................................
18922	27 " ..	N. W. Pushie...........	" à Mulgrave, N.-E.................................
	1910		
18923	29 déc..	Miramichi Lumber Co. de Chatham.	" à Indiantown, N.-E ....
	1911		
18924	27 janv.	The Mont Joli Water Co.	Privilège de poser et entretenir un tuyau d'égout de 12″ en travers des terrains et de la voie ferrée à Ste-Flavie, Qué......
18930	4 fév..	Robt. F. Barclay.	Terrain à la tête de marée, comté de Ristigouche, N.-B.... ....
18933	20 " ..	Frank Blair....	Privilège de poser, etc., tuyau en fer de 1¼″ en travers des terrains et au-dessous des rails à Athol, N.-B.................
	1910		
18951	26 déc..	New Brunswick Cold Storage Co., Ltd.	Terrain dans la cité de St-Jean, N.-B.........................
18952	30 " ..	Ch. de fer Pacifique-Can,	" " " ....
18953	30 " ..	" "	Privilège de poser, etc., rails, etc., à partir du chemin de fer du locataire jusqu'à la propriété de la New-Brunswick Cold Storage Co. en traversant la réserve de l'Etat louée à la dite compagnie sous bail nº 18951...... ....
	1911		
18957	16 mars.	New Brunswick Pulp and Paper Co., Ltd.	Privilège de poser un tuyau en fer de 2″ en travers des terrains et au-dessous des rails de l'Intercolonial à environ 1.19 mille à l'est de la station de Millerton, N.-B......................
18980	23 " ..	Imperial Oil Co..........	Privilège de poser, etc. 9 tuyaux en fer en travers des terrains et au-dessous des rails de l'Intercolonial près de Fairview, N.-E.
18981	23 " ..	Florence E. Mason......	Terrain à Pictou Landing, comté de Pictou, N.-E...............
17982	23 " ..	Geo. A. Mason..	" " " " ....

CHEMIN DE FER DE

	1910		
18751	28 sept.	The Imperial Oil Co. Ltd.	Privilège de poser, etc., un tuyau de 6″ en travers du terrain et au-dessous des rails du chemin de fer à Charlottetown, I.-P.-E.

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Fin.*

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
....	....	Dur't bon plaisir	1er jan. 1910..	1 00	1er jan......	1er jan. 1910..
28,208 pds carrés .	... .	"	1er oct. 1910..	5 00	1er oct......	1er oct. 1910..
280 " ..	....	"	1er " 1910..	5 00	1er "	1er " 1910..
....	. ...	21 ans..........	1er " 1910..	800 00	1er mars....	1er mars 1911..
....	....	Dur't bon plaisir	1er jan. 1910..	1 00	1er jan.	1er jan. 1910..
5,000 pds carrés..	....	"	1er oct. 1910..	5 00	1er oct......	1er oct. 1910..
0·12 ac..........	... .	"	1er sept. 1910..	17 00	1er sept....	1er sept. 1910..
300 pds carrés. .	....	"	1er " 1910..	5 00	1er "	1er " 1910..
....	....	"	1er nov. 1910..	5 00	1er nov.	1er nov. 1910..
50 pieds carrés...	....	"	1er " 1910..	5 00	1er "	1er " 1910..
0·146 ac.........	....	"	1er oct. 1910..	5 00	1er oct......	1er oct. 1910..
2·960 pds carrés..	....	"	1er nov. 1910..	5 00	1er nov. ...	1er nov. 1910..
1·140 " ..	....	" ..	1er déc. 1910..	5 00	1er déc......	1er déc. 1910..
1·225 " ..	....	" ..	1er juil. 1908..	5 00	1er juil......	1er juil. 1908.
....	....	" ..	1er avril 1910..	1 00	1er avril....	1er avril 1910..
0·51 ac..........	....	" ..	1er sept. 1910..	5 00	1er sept.....	1er sept. 1910..
....	....	" ..	1er avril 1910..	1 00	1er avril....	1er avril 1910..
1·52 ac.........	....	59 ans, 6 mois...	30 déc. 1910 .	500 00	30 déc......	30 déc. 1910..
0·44 ac	....	" ..	30 " 1910..	500 00	30 "	30 " 1910..
....	....	" ..	30 " 1910..	1 00 Terme complet.	....	
....	....	Dur't bon plaisir	1er jan. 1911..	1 00	1er jan.....	1er jan. 1911..
....	....	" ..	1er mai 1909..	6 00	1er mai.	1er mai 1909..
3·500 pds carrés..	....	" ..	1er jan. 1911..	5 00	1er jan.	1er jan. 1911..
6·500 " ..	....	" ..	1er " 1911..	5 00	1er "	1er " 1911..

L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

....	... .	Dur't bon plaisir	1er sept. 1910.	1 00	1er sept.....	1er sept. 1910..

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère de Chemins de

CANAL DE

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1910		
18368	18 avril.	E. H. Solis..............	Partie du lot n° 531 entre le chemin du Roi et le fleuve du Saint-Laurent, à Valleyfield, Qué.
18788	12 déc..	Aurèle LeBœuf..........	Terrain dans la paroisse de Saint-Stanislas de Kotska, comté de Beauharnois, Qué.

CANAL DE

	1911.		
19053	31 mars.	The National Hydro-Electric Co., Ltd.	Terrain attenant au barrage de Carillon avec chute d'eau et barrage de Carillon.

CANAL

	1910		
18409	16 mai..	The St. Johns Yacht Club.	Privilège de placer la maison du club à l'extrémité ouest du brise-lames et du brise-glace à Saint-Jean, Qué....................

CANAL DE

	1910.		
18782	6 déc..	Isabella et Adeline Blackadder.	Terrain sur le côté sud du canal entre les écluses 19 et 20.

CANAL DES

	1911.		
18934	20 fév..	Ch. de f.G.T. du Canada.	Privilège d'entretenir, etc., etc., des rails de chemin de fer sur le pont du canal à Cardinal, Ont.... ....

CANAL

	1910.		
18367	14 avril.	Montreal Light, Heat & Power Co., Ltd.	Privilège de poser, etc.,un tuyau à gaz de 16″ et des conduites de câble électrique en travers du canal en amont des écluses de la Côte Saint-Paul, Montréal............... ....
18406	9 mai..	Canadian Lake Transportation Company, Ltd.	Espace dans le hangar n° 1, bassin n° 1, Saint-Gabriel, Montréal, Québec.. ....
18407	25 avril.	The Sherwin - Williams Co.	Privilège de poser,etc., etc., un tuyau à eau de 6″ depuis le canal en trav. de la culée sud de l'ave. Atwater.—Pont et prise d'eau.

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite.*

BEAUHARNOIS.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
1·8 arp........	....	Durant bon plaisir.	1er avril 1910.	1 65	1er avril..	1er avril 1910.
7·39 arp........	....	" ..	1er déc. 1910.	7 39	1er déc..	1er déc. 1910.

CARILLON.

... .	....	21 ans.. .... Renouvelable...	31 mars 1911..	100 00 pour le terra. 2 00 par C. V. pour l'eau.	Semestriellement au 1er avril et au 1er oct.	Pour terrain, 1er avril 1911. Eau, après exploitation.

CHAMBLY.

....	....	Durant bon plaisir.	1er mars 1910.	1 00	1er mars..	1er mars 1910.

CORNWALL.

62 ac............	....	Durant bon plaisir.	1er nov. 1910.	1 00	1er nov..	1er nov. 1910.

GALOPS.

....	....	Durant bon plaisir.	1er jan. 1909.	1 00	1er janv..	1er jan. 1909.

LACHINE.

....	....	Durant bon plaisir.	1er mai 1910.	20 00	1er mai..	1er mai 1910.
....	....	" ..	1er " 1910.	697 50	1er " ..	1er " 1910.
....	....	" ..	1er avril 1910.	210 00	1er avril..	1er avril 1910.

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CANAL DE

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1910.		
18541	16 juillet	C.P.C..............	Partie des lots 960 et 964, Lachine..............................
18595	10 sept.	The Montreal Rolling Mills Co.	Terrain sur la berge nord du canal et privilège de construire des voies de garage ....
18669	1er oct.	G. E. Jacques	Terrain sur le bassin 3, et privil. d'occuper le hangar 3, Montréal
18670	5 "	Canal Public Scales Co..	Terrain sur le coté N.-O. du canal à l'écluse 2 ....
18750	7 nov.	W. J. Ryan............	Terrain à l'angle S.-E. des rues Wellington et St-Etienne, Montréal..............................
18755	10 "	Canadian Sugar Refining Co. Ltd.	Terrain à Montréal..............................
18756	14 "	Ville de Lachine.........	2 lopins de terre sur la berge N. du vieux canal abandonné, Lachine, Qué..............................
18769	21 "	The Blaugas Co. of Canada, Ltd.	Priv. de poser, etc., un tuyau de 4" à partir du côté S. du canal, ville de St-Paul,sur le terr.du loc., lot cad. 3409; et prise d'eau
18799	23 déc.	Ch. de fer Grand-Tronc du Canada.	Priv. de poser, etc., voie d'évitement de 500 pds sur la berge N. du canal depuis la ligne mère jusqu'à la propriété de la "Canadian Light and Power Company"..............................
18876	19 déc.	The Ogilvie Flour Mills Co., Ltd.	Privilège de poser, etc., des conduites d'eau de 8 pcs et de 6 pcs le long de la rue Mill, Montréal, à partir de l'usine de la locataire jusqu'à sa bâtisse dite "Royal"..............................
	1911.		
18906	12 janv.	The St. Lawrence Flour Mills Co., Ltd.	Privilège d'ériger une élinde sur le quai de G. A. Grier sur le côté nord du canal et construire un transbordeur à grain souterrain jusqu'au lot cad. 2,508. Ste-Cunégonde, Montréal, Qué.......
18928	24 "	Canadian Light and Power Company.	Priv.d'ériger des lignes de télép. et de transmission au-dessus du canal à partir d'un point sur le côté S. à l'E. du pont du C.P.C., et le long du canal jusqu'à la st. térm.à l'O. d.pont d.l.c.St-Paul
18954	25 fév.	The Canadian Tube and Iron Co., Ltd.	Terrain, côté sud du canal; privilège d'ériger un viaduc, poser un tuyau de 6 pouces et prise d'eau..............................
18955	3 mars.	Emmanuel Leduc......	Terrain sur le quai N. du bassin 2, quartier Ste-Anne, Montréal.
18979	23 "	Cie du G.-Tronc,Canada.	Terrain à Turcot, comté de Jacques-Cartier, Qué.............

CANAL DU

	1911.		
18956	10 mars.	Theo. F. Chamberlain, M.D.	Terrain, côté sud du canal, à l'ouest de l'écluse 23 ; et privilege de poser des conduites depuis les sources d'eau minérale jusqu'au coté nord du canal..............................

CANAL DU

	1910.		
18621	3 oct.	Wm. F. McBroom.....	Partie du lot 21, con. 7, tp. de Storrington, comté de Frontenac, à la station d'écluse de Brewer's Lower Mills "Mill Site" et chute d'eau..............................
18752	19 nov.	Canadian Northern Ontario Ry. Co.	Privilège, etc., de poser un pont et une ligne de ch. de fer traversant l'entrée du canal à Smith's-Falls, Ont.............
18783	6 déc.	Cité d'Ottawa...........	Privilège de poser, etc., conduite pour fils électriques à partir d'un point sur la rue Slater jusqu'à la st. élec. sur l'ave. Laurier ouest
18877	21 "	L. S. Lewis.............	Part. du lot nº 1, con. 5, tp. de Crosby, comté de Leeds, Ont....

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite*

LACHINE—*Fin.*

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
15,400 pds carrés. 4,125 pds carrés.	....	13 ans 10 mois et 25 jours..	3 fév. 1910.	117 15	3 fév. ..	3 fév. 1910.
37,385 pds carrés.	... .	Dur't bon plaisir	1er mai 1910.	897 24	1er mai ..	1er mai 1910.
11,084 pds carrés.	....	" ..	1er oct. 1910.	785 22	1er oct. ..	1er oct. 1910.
400 pds carrés.	....	" ..	20 mars 1910	200 00	20 mars .	20 mars 1910.
3,360 pds carrés.	....	" ..	1er nov. 1910.	134 40	1er nov. ..	1er nov. 1910.
2,400 pds carrés.	....	" ..	1er " 1910.	96 00	1er " ..	1er " 1910.
....	....	21 ans, renouvel.	1er oct. 1910.	1 00	1er oct. ..	1er oct. 1910.
....	....	Dur't bon plaisir	24 nov. 1910.	100 00	24 nov. ..	24 nov. 1910.
....	....	" ..	1er déc. 1909.	80 00	1er déc. ..	1er déc. 1909.
....	....	Dur't bon plaisir	1er déc. 1910.	10 00	1er déc. ..	1er déc. 1910.
....	....	" ..	1er janv. 1911.	20 00	1er jan. ..	1er janv. 1911.
....	....	21 ans..........	1er " 1911.	250 00	1er " ..	1er " 1911.
4,350 pds carrés.	....	Dur't bon plaisir	1er nov. 1910.	307 00	1er nov. ..	1er nov. 1910.
300 pds carrés.	....	" ..	1er mai 1911.	12 00	1er mai ..	1er mai 1911.
10·1357 12·4497 16·1598 15·2973 ac.. ...	....	10 ans, renouvel.	1er juin 1910.	5,507 81	1er juin ..	1er juin 1910.

RAPIDE PLAT.

0·116 0·077 ac........	....	Dur't bon plaisir	1er jan. 1911.	1 00	1er jan. ..	1er janv. 1911.

RIDEAU.

2½ ac............	40 h. p......	10 ans, renouvel.	1er juill. 1910.	$5 p. terrains $1.50 p. chevaux-vap.	1er juill. ..	1er juill. 1910.
....	....	21 " " .	1er juin 1910.	10 00	1er juin ..	1er juin 1910.
....	....	Dur't bon plaisir	1er nov. 1910.	1 00	1er nov. ..	1er nov. 1910.
1·6 ac..........	....	" ..	1er janv. 1911.	7 50	1er jan. ..	1er janv. 1911.

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

ÉCLUSE DE

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1911.		
18920	11 janv.	Cie du Gr.-Tr. du Canada.	Terrain à Ste-Anne de Bellevue, Qué....................

CANAL DE

	1910.		
18363	25 avril.	Geo. E. Laidlaw........	Partie des lots nos. 1, 2, 3, 4 et 5; partie du lot "C" et partie de la réserve du gouvernement au sud du chemin du Portage, township de Bexley, comté de Victoria, Ont..............
18364	26 "	John Ewan.............	Partie des lots 49, 50, 51 et 52 au sud du chemin du Portage et partie du lot 24, conc. 9, tp. d'Eldon, comté de Victoria....
18402	23 mai.	Richard Connolly.......	Terr. dans la con. 4, township d'Eldon, comté de Victoria, Ont.
18403	16 "	Jos. E. Downing........	Terre et terre submergée; ½ E lot 2, conc. 12, township de Douro, comté de Peterborough, Ont......................
18404	30 "	Peter McPherson.......	Terr. dans les 3e et 4e conc., tp.d'Eldon, comté de Victoria, Ont.
18405	23 avril.	Thomas Burke....	Part. de la ½ O. du lot 32, con. 4, tp. d'Eldon, comté de Victoria, Ont..
18414	9 juin.	Curtis Bros.	Partie du bloc "T" dans la ½ O. du lot 31, con. 12, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont ....
18415	9 "	P. J. McDonald	Partie du lot 49, côté sud du chemin du Portage, township d'Eldon, comté de Victoria, Ont. ....
18420	15 "	Ed. W. Lytle	Partie du lot 6, côté S. du chemin du Portage, township de Bexley, comté de Victoria, Ont..........................
18421	15 "	Abram Barker..........	Partie du lot 32, con. 11 et partie du lot 61 sur le côté N. du chemin du Portage, tp. d'Eldon, comté de Victoria, Ont...
18422	15 "	Ellen Sheehy	Part. du lot 2, con. 7, tp. de Carden, comté de Victoria, Ont....
18429	15 "	Edward Lytle...........	Partie des lots 5 et 7, côté sud du chemin du Portage, township de Bexley, comté de Victoria, Ont ....
18430	15 "	Thos. Robinson..........	Partie du lot 25, con. 10, tp. d'Eldon, comté de Victoria, Ont...
18432	15 "	Alex. Cuthbert	Lot 52, sud du chemin du Portage, township d'Eldon, comté de Victoria, Ont..
18527	12 juill.	Northumberland Durham Power Co.	Tout surplus d'eau aux chutes Healey, avec privilège d'utiliser le terrain du locateur pour chaussée et ligne de poteaux. .....
18617	23 sept.	J. E. A. Fitzgerald	Terr. dans la con. 12, tp. de Douro, comté de Peterborough, Ont.

CANAL

	1910.		
18282	5 avril.	Frank Roach...........	Partie du lot 30, township de Thorold, comté de Welland, Ont..
18283	1er "	Hydro-Electric Power Commission of Ontario.	Droit, etc., d'ériger, etc., une ligne aérienne de transmission de force électrique au-dessus du canal au sud d'Allanburg......
18295	19 avril.	E. P. Foley.............	Partie du lot 17, township de Thorold, comté de Welland, Ont..
18297	19 "	"	Privilège de développer une force hydraulique de 300 C.V. du vieux canal à Thorold, entre les écluses 24 et 25............
18375	9 mai.	The Thorold Pulp Co., Ltd.	Surplus d'eau en amont de l'écluse n° 22........................
18376	12 mai.	The Niagara, St. Catharines and Toronto Ry. Co.	Privilège de construire, etc., chemin de fer sur certains terrains de réserve pour canal à Merritton et Thorold, Ont. ....
18377	10 mai.	Dominion Natural Gas Co., Ltd.	Privilège de poser, etc., une ligne de conduites de gaz traversant les terrains du canal et la digue à Dunnville, Ont..........

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite.*

STE-ANNE.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Condition de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
124 pds carrés....	....	Dur. bon plaisir.	1er janv. 1911.	1 00	1er janv....	1er janv. 1911

LA TRENT.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
16·88 } 40·6 } ac	....	Dur. bon plaisir.	1er mars 1910	28 50	1er mars....	1er mars 1910
44·7 ac..........	....	" ..	1er " 1910.	25 00	1er "	1er " 1910
44·16 ac.........	....	" ..	1er juill. 1909.	44 16	1er juill....	1er juill. 1909
0·057 ac....	....	" ..	1er mars 1910.	1 00	1er mars	1er mars 1910
26·66 } 13·23 } ac........	....	" ..	1er juill. 1909.	39 89	1er juill....	1er juill. 1909
8 ac.........	....	" ..	1er " 1909.	8 00	1er "	1er " 1909
1·56 ac..........	....	" ..	1er mars 1910.	7 50	1er mars....	1er mars 1910
3 ac.........	....	" ..	1er avril 1910.	4 50	1er avril....	1er avril 1910
1·65 ac..........	....	" ..	1er " 1910.	1 65	1er "	1er " 1910
0·71 ac..........	....	" ..	1er " 1910.	5 00	1er "	1er " 1910
0·12 ac..........	....	" ..	1er " 1910.	1 00	1er "	1er " 1910
4·7 ac..........	....	" ..	1er " 1910.	4 70	1er " .. .	1er " 1910
2·7 ac..........	. ...	" ..	1er " 1910.	2 70	1er "	1er " 1910
3 ac..........	....	" ..	1er " 1910.	3 00	1er "	1er " 1910
....	Tout l'excédant d'eau.	21 ans renouv'ble	1er juin 1912.	2 00 par C.V.	1er janv....	Après l'installation de la 1ière unité de 3,600 h.n.
1·4 ac........	....	Dur. bon plaisir.	1er sept. 1910.	25 00	1er sept....	1er sept. 1910

WELLAND.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
4·94 ac	....	Dur. bon plaisir.	1er mars 1910.	20 00	1er mars....	1er mars 1910
....	.. ..	" ..	1er janv. 1910.	1 00	1er janv....	1er janv. 1910
0·05 ac.........	....	" ..	1er mars 1910.	1 00	1er mars	1er mars 1910
....	300 C.V....	21 ans renouv'ble	1er août 1910.	900 00	1er août....	1er août 1910
....	250 C.V....	" ..	1er déc. 1909.	750 00	1 déc.et juin	1er déc. 1909
....	....	" ..	1er mars 1910.	10 00	1er mars....	1er mars 1910
....	....	Dur. bon plaisir.	1er " 1910.	25 00	1er " . ..	1er " 1910

CHUTES D'EAU et autres propriétés louées par le ministère des Chemins de

CANAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1910.		
18378	10 mai..	The Ontario Power Co. of Niagara Falls.	Privilège de poser, etc., un câble sous-marin, et ériger, etc., une ligne de transmission de force à la jonct. du canal d'alim. au sud de Welland, Ont...
18408	30 mai..	W. H. Dixon...........	Partie des lots 49 et 50, township de Thorold, comté de Wellend, Ont...
18416	9 juin..	George E. Ward........	Partie du lot 3, rang 1, township de Moulton, comté de Haldimand, Ont..
18426	15 juin..	The Ontario Power Co. of Niagara Falls.	Priv. de poser, etc., une lig, de transm. de force élect. traversant le canal à un point en aval du pt de la M. C.R.Co. à Montrose.
18427	15 " ..	The Hamilton Cataract, Power, Light & Traction Company.	Privilège de construire, etc., une ligne de transmission de force électrique sur le côté ouest du canal, entre Welland et Port-Colburne...
18431	21 mai..	Michigan Central Ry. Co.	Partie du lot 28, township de Crowland, comté de Welland, et permission d'ériger un pont tournant sur le canal ...
18534	5 août.	The Bell Telephone Company.	Priv. d'ér., etc., le long du canal d'alimentation du canal à l'est du lot 16 jusqu'au chemin des Fourches, township de Wainfleet
18535	2 août.	Thos. Lannan.....	Partie du lot 27, concessions 6 et 7, township de Crowland, comté de Welland, Ont...
18536	" .	Roy Smith	Partie du lot 203, township de Thorold, comté de Welland, Ont.
18540	12 aûot.	O. Howell & A. Dougherty.	Partie du lot 30, township de Thorold, comté de Welland, Ont..
18616	32 sept.	Ville de Welland..	Partie du lot 25, concession, 5, township de Crowland comté de Welland, Ont ...
18766	22 nov..	The Niagara, St. Catharines and Toronto Ry. Co.	Priv. de poser un passage de ch. de f. sur le canal d'alimentation et le terrain de réserve dans les 6e et 7e concessions, township de Crowland, comté de Welland, Ont., et terrain...
18768	20 " .	The Welland Club, Ltd..	Partie des lots 25 et 26, concession 5, township de Crowland, comté de Welland, Ont...
	1911.		Côté nord du canal, à Dunville, Ont. ...
18929	4 fév ..	Charles Shirton.........	Partie des lots 25 et 26, concession 5, township de Crowland, comté de Welland, Ont...
18958	16 mars.	Viile de Welland..... .	Priv. d'ér., etc., ligne de transm. de force sur la réserve du canal et en travers du canal près de l'écluse nº 4, Ste-Catherine, Ont.
19011	25 " .	The Ontario Power Company of Niagara Falls.	Terrain sur le côté nord du canal d'alimentation entre les rues Bridge et Maple, Dunville, comté de Haldimand, Ont... ....
19055	29 " .	John Parry.	

21 août 1911.

fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Fin.*

WELLAND.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
....	....	Dur't bon plaisir	1er mai 1910..	10 00	1er mai ...	1er mai 1910
8·75 ac	....	" ..	1er " 1910..	5 00	1er "	1er " 1910
0·016 ac.........	....	" ..	1er avril 1910..	10 00	1er avril....	1er avril 1910
....	....	" ..	1er " 1910..	1 00	1er " ...	1er " 1910
....	....	" ..	1er " 1910..	50 00	1er "	1er " 1910
0·22 ac..........	....	21 ans, ren'ble..	1er mars 1910..	10 00	1er mars....	1er mars 1910
....	....	Dur't bon plaisir	1er juil. 1910..	5 00	1er juil.	1er juil. 1910
8·89 ac.....	....	21 ans, ren'ble..	1er " 1910..	25 00	1er "	1er " 1910
6·10 ac..........	... .	Dur't bon plaisir	1er mai 1910..	10 00	1er mai	1er mai 1910
3·04 ac..........	....	" ..	1er juil. 1910..	3 00	1er juil.	1er juil. 1910
0·43	....	" ..	1er mai 1910..	1 00	1er mai	1er mai 1910
0·95	....	21 ans, ren'ble..	1er oct. 1910..	25 00	1er oct.....	1er oct. 1910
1·17 ac........	....	"	1er nov. 1910 .	20 00	1er nov.....	1er nov. 1910
0·06 ac........	....	Dur't bon plaisir	1er " 1910..	10 00	1er "	"
1·96 ac........	....	"	1er déc. 1910..	1 00	1er déc.....	1er déc. 1910
....	....	"	1er mars 1911..	25 00	1er mars....	1er mars 1911
0·15 ac........	....	"	1er " 1911..	5 00	1er "	"

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locateur.	Terrains ou droits cédés.
	1911.		
18925	27 janv.	Barthélemi Masse (fils de Henri).	Privilège d'amener, etc., au réservoir du ch. de fer l'eau de la riv. qui alimente les moulins du locateur, à St-Appolinaire, Qué...
18926	27 "	Barthélemi Masse (fils d'Etienne).	Privilège d'amener, etc., au réservoir du ch. de fer l'eau de la riv. qui alimente les moulins du locateur, à St-Appolinaire, Qué...
18927	27 "	David Côté.	Privilège d'amener, etc., au réservoir du ch. de fer l'eau de la riv. qui alimente les moulins du locateur, à St-Appolinaire, Qué..
18932	13 "	Grand-Tronc............	Espace au 4e étage, "Canadian Express Buildings"....... ...

CANAL

	1910.		
18526	19 mai.	Richard Young.	"Carrière de grès", située sur le lot 8, concesssion 7, township de North-Crosby..

CANAL DE

	1910.		
18523	5 juillet	John Collins............	Terrain entre la rue Front et la rivière Trent, et privilège d'ériger un petit quai temporaire sur la berge riveraine du canal......
	1911.		
18959	28 fév..	Bennet & Goodwill......	Local pour bureau au 2e étage d'un édifice de la rue Water, Peterborough..

21 août 1911.

durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1911.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
			$ c.		
....	Durant bon plaisir.	1er juillet 1910..	25 00	1er juillet.....	1er juillet 1910..
....	"	" " 1910..	25 00	" "	" " 1910..
....	"	" " 1910..	25 00	" "	" " 1910..
3,500 pieds carrés ..	5 ans............	" janv. 1911..	3,600 00	" janv......	" janv. 1911..

RIDEAU

40 acres............	Annuellement......	19 mai 1910..	....	*	

LA TRENT

0·46 ac............	1 an, renouvelable..	10 juin 1910..	50 00	10 juin	10 juin 1910..
1,250 pieds carrés..	3 ans..............	1er mars 1911..	450 00	Trimestrielle..	1er mars 1911..

* 50c par verge cube de pierre.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1910.		
18517	17 juin...	Cyrille P. Délâge *et al.*	Partie du lot 614 ....
	1909.		
*18543	19 août...	Imperial Oil Co., Ltd..	Terrain sur le chemin de Campbell..........
	1910.		
*18544	4 janv...	James Day.	Terrain à ....
	1909.		
*18545	28 déc...	Luke Day *et ux.*	Terrain à........................
	1910.		
*18546	22 mars...	Jas. Lipsett *et ux.*.....	Terrain au pont couvert..................
*18547	22 " ...	James McGivney *et al.*	" " ....
*18548	22 " ...	Jas. A. McLaggan *et al.*	" " ....
*18549	22 " ...	John A. McDonald *et ux*	" " ....
*18550	22 " ...	Thos. W. Sutherland *et al*	" " ....
*18551	21 " ...	Alex. Urquhart *et ux.*.	" " ....
*18552	4 janv...	Emma E. Parsons *et al*	Terrain dans le quartier 6................
*18553	3 " ...	Sydney Bamford *et al.*.	Terrain à un mille à l'est de..............
18554	6 mai...	Silas W. Copp *et ux.*..	Terrain à........................
18555	6 " ...	S. Edgar Dixon *et ux.*.	Terrain à ....
	1909.		
*18568	23 nov...	Mercy A. Church *et al.*	Terrain près de ....
	1910.		
18569	25 mai...	W. S. Cunard *et al.*...	Terrain et terrain submergé sur le côté N.-E. du chemin de Campbell et au S. du chemin et du bassin de Bedford......
	1909.		
*18570	25 août...	Institution pour les sourds et muets.....	Terrain et terrain submergé sur le côté E. du détroit de Canso.
	1910.		
*18571	7 mars...	Institution pour les sourds et muets *et al.*	Lopin de terre et terrain submergé............
*18572	7 " ...	Institution pour les sourds et muets *et al.*	Terrain à l'est du détroit de Canso..............
18749	30 juill...	Marshall Stewart *et ux*	Terrain à........................
18968	7 avril...	Fred'k C. Durant......	Terrain, grève et battures submergés à marée haute..........
	1905.		
*18983	22 août...	Wilfred Houle........	Lot 528........................
*18984	21 sept...	Onésime Provencher ..	Lots 449 et 450 ....
*18985	1er août...	Ovide Brouillard......	Parties des lots 438, 439, 440, 443, 446, 452, 453, 454, 456, et tous les lots 442 et 445..................
*18986	4 août...	Emmanuel Parent.....	Partie du lot 528.

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

durant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

INTERCOLONIAL.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
Fraserville	Témiscouata, Qué.	93,203 pds carrés	7,217 01	
Halifax	Halifax, N.-E.	16,915 } 12,026 } pds car.	1 00	
Sydney-Nord	Cap-Breton, N.-E.	6,374 pds carrés	300 00	
"	" "	8,433 pds carrés	1,643 63	
Sainte-Marie	York, N.-B.	0·60 acre	25 00	
"	"	0·76 acre	20 00	
"	"	0·88 acre	25 00	
"	"	0·52 acre	20 00	
"	"	1·47 acres	25 00	
"	"	0 56 acres	20 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	9·757 pds carrés	88 92	
Boies Town	Northumberland, N.-B.	5·8 acres	350 00	
Sackville	Westmoreland, N.-B.	0·116 acres	50 00	
"	" "	0·979 acres	400 00	
Bedford-Station	Halifax, N.-E.	0·12 acre	210 00	
Halifax	"	668,427 pds car.	10,000 00	
Pointe-Tupper	Richmond, N.-E.	41,125 pds carrés	2,156 25	
"	"	.....	1 00	
"	"	75,000 pds carrés	3,750 00	
Portage	Kings	1.32 acres	100 00	
Saint-Jean	Saint-Jean	.....	1 00	Echange de terrain.
Sainte-Perpétue	Nicolet, Qué.	2·45 acres	350 00	
Mitchell	"	0·31 acre	300 00	
"	"	1·82	679 28	
Sainte-Perpétue	Nicolet, Qué.	5·61 acres	357 00	

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1910.		
18987	14 sept...	Etienne Couture......	Privilège de poser, etc., lig. de tuyaux sur les lots 183 et 184 de
18988	14 " ..	Philippe Dubé........	Privilège de poser, etc., ligne de tuyaux sur le lot 185.........
18989	15 oct. ..	Alphonse Lauzier......	Privilège de poser, etc., ligne de tuyaux sur le lot 279.........
19001	30 juin ..	Paroisse de Saint-Paul, Halifax, N.-E.	Terrain sur le chemin de Campbell....................
19047	21 déc. ..	George P. Bernier.....	Lot 159, con. 1..............................
	1908.		
*19079	18 mai ..	The St. John Bridge & Railway Extension Co	Terrain à Saint-Jean, N.-B..............................
	1910.		
19114	29 déc. ..	Napoléon Govang *et ux*	Lot 16..................................
	1911.		
19115	14 jan. ..	Lawrence T. Joudry *et ux*	Lot 12..................................
	1910.		
19116	31 déc. ..	W. M. & S. O. Humphrey *et al.*	Lot 2½*a*..................................
19117	17 " ..	Madeline Quinn *et al.*..	Lots 8 et 8*a*..............................
19118	61 " ..	John Winter..........	Lot 13..................................
19119	16 " ..	Austen A. Allen *et ux*.	Lot 6..................................
19120	23 " ..	Margaret McFarlane..	Lot 11..................................
19121	17 " ..	Hon. C. W. Robinson *et ux.*	Lots 4, 4½, 5 et 5*a*..............................
19122	3 " ..	Hon. H. R. Emmerson (succ. de Hanna Spurr)	Lots 3*a*, 3*b*, 3*c* et 3*d*..............................
19123	1er oct. ..	Margaret Gannon.....	Terrain à..............................
19124	30 août ..	Pius Gannon *et ux*....	" ....
	1911.		
19125	25 mars ..	Emile Dubé...... ...	Partie du lot cadastral 614..............................

CANAL

	1910.		
18447	28 avril ..	Hugh Graham *et ux*...	Partie du lot 8, con. 1..............................

CANAL DE

	1910.		
18446	4 juin ..	R. P. Armstrong......	Partie du lot 9, con. 8..............................
18516	24 " ..	Dolly A. Hurst... ..	Partie du lot 37..............................
18 556	2 juillet..	Harry Nugent *et ux*...	Terrain à..............................
18573	20 " ..	Patrick S. McDonald *et ux.*	Parties des lots 47 et 48, sur le côté sud du chemin du Portage
	1904.		
*18578	22 juillet..	Ministère des Travaux publics d'Ontario.	Transfèrement de toutes les écluses, barrages, droits riverains et terrains submergés dans les eaux tributaires de la Trent.

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

durant l'exercice terminée le 31 mars 1911—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
St-Pierre du Lac (Cedar-Hall).	Rimouski, Qué.		25 00	
" "	" "		50 00	
" "	" "		50 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	2·495 ac.	1,309 25	
Cap-St-Ignace	Montmagny, Qué.	0·22 arp.	1,500 00	
St-Jean	St-Jean, N.-B.	35,100 pds carrés		Echange de terrain.
Moncton	Westmoreland, N.-B.	4,343 pds carrés	945 00	
"	" "	0·24 ac.	950 94	
"	" "	0·06 ac.	57 75	
"	" "	1·85	1,429 05	
"	" "	1·7 ac.	4,884 60	
"	" "	0·02 ac.	1,515 15	
"	" "	0·25 ac.	2,733 15	
"	" "	2·285 ac.	3,081 75	
"	" "	8·352 } 2.440 } ac.	14,221 20	
Sydney-Nord	Cap-Breton, N.-E.	13,516.8 pds carr.	600 00	
"	" "	31,218 pds carrés	500 00	
Fraserville	Témiscouata, Qué.	34,000 pds carrés	2,095 90	

RIDEAU.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
Gloucester	Carleton, Ont.	5·33 ac.	200 00	

LA TRENT.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
Sydney	Hastings, Ont.	0·39 ac.	200 00	
"	" "	0·02 ac.	30 00	
"	" "	0·2 ac.	100 00	
Eldon	Victoria, Ont.	25·6 ac.	512 00	
......	......	......	......	Arrêté du conseil.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CANAL DE

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1908.		
*18607	10 août...	Caroline Grant........	Terrain dans le village de........... ....
*18608	15 sept....	Maryette Glover......	Parties des lots 107 et 108, con. 1, à l'O. de la rue Yonge......
*18609	22 " ...	Thos. Smith *et ux*.....	Partie de 108 " " " ......
*18610	8 oct. ...	Wm. Luck *et ux*......	Partie de 107 " " " ......
*18611	9 " ...	Jno. Salter *et ux*......	Parties de 12 et 13 " E. " " ......
*18612	13 nov. ..	G. B. Thompson *et ux*.	Parties de 107 et 108 " O. " " ......
	1909.		
*18613	6 nov. .. 24 mars ..	Orren A. Huffman *et ux*	Lopins 52, 53, 54, 55 et 56................. ....
	1910.		
18740	26 oct....	James Whitton *et al* ..	Bloc XXXV, ville de.............................. ....
	1908.		
*18741	16 mars...	T. Thompson *et ux*....	Partie de 108, con. 1, à l'ouest de la rue Yonge... ....
*18742	6 juin ...	Jos. W. Brammer.....	Partie du lot 9, con. 1, E. de la rue Yonge ....
*18743	6 " ...	Mary Williams..	Parties des lots 6 et 7, con. 2, E. de la rue Yonge... ....
*18744	18 juillet..	Isaac James *et ux*.....	Partie de 109, con. 1, à l'O. de la rue Yonge..... ....
*18745	28 août. ..	E. C. Sheppard *et al* ..	Partie de 110 " S. " ....
*18746	28 " ...	Wm. Pitchford *et ux*..	Partie de 9 " S. " ....
*18747	26 mai....	Chas. E. Lundy *et ux*..	Partie de 8 " 2, E. " ....
*18770	6 juin....	Sarah Daly *et mar*	Terrain au village de............................ ....
	1910.		
18776	16 nov....	Mary Ann Miller......	Parties de 6, 7 et 8, bloc XIV, S. de la rue Balaclava.........
18777	12 " ...	Alfred H. McKeel *et ux*	Lots 4 et 5, bloc XXVI, à l'E. du Grand chemin............
18790	3 déc ...	Samuel Bayes *et ux*....	Lots 37 et 38 et parties de 36, 39 et 40, bloc XLI, côté E. du Grand chemin et à l'ouest de la rue Henrietta ....
18791	25 nov....	William Runnels *et ux*.	Lot 35 et partie de 36, bloc XLI, à l'est du Grand chemin....
18792	21 " ..	Eliza O. Clark........	Lot 1, bloc XXVI, à l'est du Grand chemin..................
18793	26 " ..	Isabella Innis *et al* ...	Lot 41, bloc XLII, à l'ouest de la rue Henrietta, et lot 4, bloc XXXVIII, à l'est de la rue Henrietta.... ....
18879	12 déc....	Robt. Fox *et ux*.......	Bloc XXVII, à l'est du Grand chemin.........................
	1908.		
*18880	26 février.	Jas. W. Sloane........	Terrain au village de Holland-Landing........................
*18881	7-8 août ..	W. D. Glover *et ux* ...	Parties de 106, con. 1 " " ....
*18882	8 oct	Jno. F. Dalton	" " 1 " " ....
	1910.		
18883	14 déc....	F. G. Mitchell *et ux*...	Lot 6, bloc XXVI, à l'est du Grand chemin.................
	1908.		
*18884	9 oct	Wm. Luck *et ux*......	Terrain au village de.......................... .. ..

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

durant l'exercice terminé le 31 mars 1911--*Suite.*

LA TRENT—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
Holland-Landing........	York, Ont....	2·37 acres	537 00	
Gwillimbury-E....... ...	"	5 acres	500 00	
"	"	5·11 acres	400 00	
"	"	2·50 acres	250 00	
"	"	0·34 acre.......	125 00	
"	"	0·42 acre.......	25 00	
Sydney.............	Hastings, Ont	5·54 acres	4,700 00	
Campbellford...........	Northumberland........	0·32 acre.......	5,500 00	
Gwillimbury-E..........	York, Ont.............	3·4 acres	221 00	
"	"	5·92 acres	658 00	
"	"	20·50 acres	2,550 00	
"	"	6·25 acres	187 50	
"	"	5·80 acres	217 50	
"	"	1·50 acres	52 50	
"	"	26·10 acres . ..	3,100 00	
Holland-Landing........	"	18·35 acres . ... 0·81 acre.......	2,000 00	
Campbellford...........	Northumberland	0·426 acres	700 00	
"	"	0·86 acre.......	4,800 00	
"	"	1·06 acres	2,600 00	
"	"	0·20 acre.......	5,000 00	
"	"	0·41 acre.......	1,600 00	
"	"	0·14 acre....... 0 25 acre.......	1,500 00	
"	"	0·38 acre.......	1,350 00	
Gwillimbury-E..........	York, Ont............	0·30 acre..... 0·03 acre.......	30 00	
"	"	0·48 acre..... 0·10 acre.......	30 00 470 00	
"	"	0·19 acre... ...	25 00	
Campbellford...........	Northumberland.......	0·38 acre... ...	2,100 00	
Holland-Landing........	York, Ont........... .	1·94 acres	194 00	

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CANAL DE

N° de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1910.		
18885	20 déc.	Mary Mitchell	Lot 8, bloc XXVI, à l'E. du Grand chemin
18886	20 ..	David Mitchell	Lot 7 .. ..
18893	22 oct.	Susan Connelly	Lot 21 et partie 20, bloc XIV, à l'O. de la rue de la Rivière
18894	9 déc.	Wm. Runnels	Partie du bloc XXVII, à l'E. du Grand chemin
18895	16 déc.	Clarence Williams	Terrain en la ville de
18901	15 déc.	Jas. Y. Mitchell *et ux.*	Partie de 10 et 11, bloc XXVI, à l'E. du Grand chemin
18902	15 ..	W. R. McDonald *et ux.*	Lot 9, bloc XXVI, à l'E. du Grand chemin
	1908.		
*18914	16 mai	Frank West *et ux.*	Partie du lot 116, con. 1, à l'E. de la rue Yonge
*18915	2 jan.	Thos. E. Foster *et ux.*	Partie des lots 122, 123, 124, con. 1, à l'E. de la rue Yonge
*18917	2 ..	Kenneth R. Robertson *et ux.*	Partie du lot 114, con. 1, à l'O. de la rue Yonge
	1910.		
18946	17 déc.	Chas. Bakes *et ux.*	Partie du lot 34, bloc XLI, à l'E. du Grand chemin
	1911.		
18947	14 jan.	Martha McKeel	Partie du lot 34, bloc XLI, à l'E. du Grand chemin
18948	9 ..	Ed. Owens *et ux.*	Lot 1, bloc XXVII, à l'E. du Grand chemin
18969	21 ..	Mary A. et Olivia Boland	Lot 11, bloc XXXIX, au N. de la rue Cathcart et à l'O. de la rue Mary Ann
	1908.		
*18970	2 jan.	Chas. Denne *et ux.*	Lot 115, con. 1, à l'O. de la rue Yonge
*18971	11 juin	Thos. Hayes *et ux.*	Lots 111 et 112, con. 1, à l'O. de la rue Yonge
*18972	2 jan.	Garibaldi B. Thompson *et ux.*	Lot 116, con. 1, à l'O. de la rue Yonge
	1911.		
18974	16 jan.	Robt. D. T. Cumming, *et al.*	Lots 15 et 3, bloc XXVI, partie du lot 60, bloc XLIX, et lots 12, 13, 14 et partie de 11, bloc XXVI
18990	26 ..	Harriet McAuley	Partie du lot 22, bloc XLII, à l'O. de la rue Henrietta
18991	23 ..	Mary Jane Bakes	Partie du lot 34, bloc XLI, à l'O. de la rue Henrietta et sur le côté E. du Grand chemin
	1910.		
18992	30 déc.	John D. MacKay *et ux.*	Parties des lots 46, 47 et 48, à l'E. de la rue Henrietta et au S. de la rue Lyon
	1911.		
18993	23 jan.	Geo. R. Bush *et al.*	Partie du lot 33, bloc XX, au N. de la rue Wilcox
18994	24 fév.	Chas. W. Ackerman *et ux.*	Partie du lot 9, con. 6
18995	15 ..	James Benor *et ux.*	.. ..
18997	1er jan.	Mabel Williams	.. ..
18998	27 ..	Elizabeth Stein	.. ..
18999	25 ..	Chas. M. Benor *et ux.*	Partie du lot 26, bloc XIV
19002	3 fév.	John Walsh *et ux.*	Partie de la ½ O. du lot 1, con. 8
19014	25 mars	Township of Seymour	Chemin public ; partie du lot 9, con. 8
19028	6 fév.	David Wright *et ux.*	Parties des lots 58 et 59, au N. du chemin du Portage
19133	29 mars	Township of Sydney	(1) Lopins 30, 2, 11 et 12 et 58, parties du chemin entre les conc. II et III, III et VI, IV et V, et V et VI (2) Lopin 24, (concession de chemin)

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Suite.*

LA TRENT—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
Campbellford...........	Northumberland, Ont...	0·26 acre	2,600 00	
"	" ..	0·28 acre	325 00	
"	" ...	0·22 acre	1,100 00	
"	" ...	0·34 acre	450 00	
"	" ...	0·26 acre	475 00	
"	" ..	0·24 acre	2,100 00	
"	" ...	0·38 acre	1,300 00	
Gwillimbury-E.	York, Ont..............	5.75 acre.......	90 00	
"	"	0·21 acre	430 00	
"	"	0·19 acre	285 00	
Campbellford...........	Northumberland, Ont...	0·06 acre	1,200 00	
Campbellford......	" ...	0·08 acre	1,200 00	
"	" ...	1 acre.........	1,550 00	
"	" ...	0·25 acre	200 00	
Gwillimbury-E..	York, Ont.......... ...	6·4 acre.........	128 00	
"	"	0·22 acre	500 00	
"	"	3·09 acres......	158 50	
Campbellford.....	Northumberland, Ont...	1·03 acre	900 00	
"	" ...	0·13 acre	1,000 00	
"	" ...	0·06 acre	1,300 00	
"	" ...	0·55 acre	2,000 00	
"	" ...	0·001 acre	75 00	
"	" ..	0·32 acre	50 00	
"	" ...	0·007 acre	10 00	
"	" ...	0·045 acre	50 00	
"	" ...	0·35 acre	50 00	
"	" ...	0·02 acre	25 00	
Carden.................	Victoria, Ont.....	0·54 acre	25 00	
Harvey.................	Peterborough, Ont......	....	75 00	
Eldon..................	Victoria, Ont...........	1·64 acre	32 80	
Sydney.	Hastings................	1·02 acre	1 00	
Murray et Sydney.......	"	....	... .	

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CANAL

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1910.		
18748	11 oct. ..	Harry Leslie *et ux*	Partie du lot 1, côté N. de la rue Sugar Loaf...............
18771	11 nov. ..	Ellen E. Carter *et al*..	Partie du bloc "B", Port-Colborne, et partie du lot 29, con. 1.
18772	10 nov. ..	DeWitt Carter *et ux*..	Partie du lot 29, con. 1..................................
18778	9 nov. ..	Sylvester Manning *et ux*	Partie E. du bloc "A"........... ....
	1911.		
19046	2 jan. ..	Jane Cunninghan.....	Acte de renonciation à tous intérêts dans une usine de force hydraulique possédés en vertu de l'acte dit "Attornment" n° 14998.

21 août 1911.

durant l'exercice terminé le 31 mars 1911—*Fin.*

WELLAND.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
Port-Colborne..........	Welland, Ont......	0·043 acre....	325 00	
Humberstone..	"	....	2,000 00	
"	"	0·126 acre.....	125 00	
Port-Colborne..........	"	0·11 acre	125 00	
"	"	....	....	

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste

LETTRES PATENTES accordées par Sa Majesté le Roi

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1910.		
18365	15 avril ..	Andrew Loggie *et al*...	Réserve de chemin de fer à....................................
18449	4 avril ..	Fred'k C. Durant.....	Quai de délestage de l'Intercolonial, pour raffinerie de sucre..
18913	29 déc. ..	The Saint John Bridge and Railway Extension Company.	Terrain à.. ....

21 août 1911.

durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

INTERCOLONIAL.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
Dalhousie.	Ristigouche, N.-B.	2,400 pds carrés.	. . . .	
St-Jean.	St-Jean, N.-B.	8·19 acres.	1 00	Echange de terrain.
"	"	35,108 pds carrés.	††	Annule le n° 17424.

†† Echange de terrain.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

Dommages acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
18371	19 avril ..	Mme Nellie MacPherson.	Dommages pour blessures reçues dans un accident à ou près Trenton, N.-E.	250 00
18459	19 mai ..	Michael Vendetti.....	Dommages pour blessures reçues à la station de Nash-Creek, comté de Ristigouche, N.-B., étant de passage comme voyageur.	135 00
18664	7 avril ..	Henry N. Paint.......	Pour toutes créances pour dommages aux terrains et aux terrains submergés transportés à Sa Majesté par les contrats nos 18570, 18571 et 18572.	1 00
18665	24 août ..	Mary A. McLean, *et al*	Dommage par le feu au terrain à Munro's-Bridge, comté d'Inverness, N.-E.	70 00
	1911.			
18889	2 jan. ..	James A. Chisholm....	Dommages pour blessures reçues à la station de la Rivière-John, N.-E.	1,000 00
18938	25 " ..	Paul Anctil...........	Dommages résultant de la fermeture du passage à niveau, sur l'Intercolonial, à Fraserville, Qué.	250 00
18967	10 fév. ..	Julia McNutt (veuve de Charles G. McNutt).	Compensation pour le décès de son mari, causé par une locomotive dans les cours de Truro.	100 00

CANAL CHAMBLY.

	1908.			
*18557	6 déc. ..	Daniel Mullarkey.....	Dom. par inondation des lots 338 et 345, paroisse de St-Joseph de Chambly, comté de Chambly, Qué.	350 00

CANAL LACHINE.

	1910.			
18512	28 avril ..	Mary Evers *et al*......	Allocation de commisération à la suite du décès de James Evers.	1,000 00

CANAL DE LA TRENT.

	1910.			
18448	27 mai ..	Andrew G. Hogg *et al.*	Dommages à la ½ O. du lot 7, concession 8, et aux lots 5, 6 et 7, concession 7, township de North-Monaghan, comté de Peterborough, Ont.	2,000 00
18468	30 avril ..	Jos. Oliver *et al*........	Dommage au lot 17, concession 16, et au lot 18, concession 17, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	138 00
18469	12 mai ..	Martin A. McNamara *et al.*	Dommage au lot 9, concession 9, township de N.-Monaghan, comté de Peterborough, Ont.	1,715 00
18508	16 juin ..	Jno. and J. McGuire *et ux.*	Dommages aux lots "A" et "B", concession 15, tp. de Harvey, comté de Peterborough, Ont..	57 00
18509	2 juin ..	Ann Graham *et al*.....	Dom. à la ½ S. du lot 28, concession 15, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	120 00
18510	18 mai ..	Absalom Northey *et al*	Dommage à la ½ N. du lot 25, concession 13, et lot 25, concession 14, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	15 00
18511	18 juin ..	Henry H. Grubbe.....	Dommage à l'île N° 82, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	50 00

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
18514	27 sept...	Jas. E. Whittington *et al*	Dommages à la ½ E. du lot 16, con. 2, township de Monaghan S., comté de Peterborough, Ont.	200 00
18515	21 juin...	Alex. Morrison *et ux*..	Dommages à la ½ N. du lot 1, con. 2, township d'Ennisemore, comté de Peterborough, Ont.	96 00
18582	13 juillet.	Edward Armstrong *et al*	Dommages au lot 26, concession 15, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	54 00
	1909.			
*18583	28 juin...	Amos J. Shearer *et al*..	Dommages à la ½ N. du lot 9, con. 3, township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont.	320 00
....	1er déc..	....	Dommages au lot 9, partie du lot 10, et à la partie nord du lot 8, concession 4, township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont.	80 00
	1910.			
18584	15 juillet..	James Robertson *et al*.	Dommages à la ½ est du lot 17, concession 1, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	200 00
18585	11 août...	John O'Brien	Dommages à la moitié nord de la ½ nord du lot 5, concession 8, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	56 00
18586	25 juillet..	Francis Burnet	Dommages à la ½ est du lot 7, concession 1, township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont.	450 00
18587	23 " ..	Thomas Gordon *et al*..	Dommages à l'île n° 5, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	70 00
18588	8 " ..	Robt. J. Tully *et al* ...	Dommages aux lots 1 et 2, concession 4, township de Smith, comté de Peterborough.	168 00
18589	25 mai ...	Daniel Cavanagh *et al*.	Dommages à la ½ sud du lot 6, concession 10, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	50 00
	1909.			
*18590	13 juillet..	Thomas N. Bell... ...	Dommages à la ½ nord du lot 16, concession 9, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	32 00
*18591	22 mars ..	Patrick Brick *et al*....	Dommages à la ½ est, du lot 3, concession 19, et la ½ est du lot 4, concession 10, township de Verulam, comté de Victoria, Ont.	200 00
18592	19 juillet..	Thomas McConnell *et al*	Dommages à la ½ sud du lot 16, concession 5, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	225 00
18593	8 " ..	John T. S. Switzer....	Dommages à la ½ nord de 17, concession 4, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	135 00
18622	21 " ..	Jno. J. English *et ux*..	Dommages au bloc "A", township de Hastings, comté de Northumberland, Ont.	65 00
18623	11 " ..	Mary Ann McIlmoyle.	Dommages à la ½ est du lot 3, concession 6, township de Monaghan-sud, co. de Northumberland, Ont.	40 00
18624	23 août...	Patrick P. Young *et ux*	Dommages au lot 26, concession 4, township de Douro, comté de Peterborough, Ont.	200 00
18625	28 sept...	Margaret Cleary *et al*.	Dommages à parties du lot 3, concession 12, township de Douro, comté de Peterborough, Ont.	375 00
18626	14 " ..	Harry G. Stubbs *et al*.	Dommages à l'île 11, township de Burleigh-sud, comté de Peterborough, Ont.	350 00
18527	30 août...	Charles Coben *et al*....	Dommages aux lots 32 et 33, concession 17, township de Galway, comté de Peterborough, Ont.	125 00
18628	9 juillet..	Lawr'ce F. Mitchells *et ux*.	Dommages au lot morcelé n° 11, concession 15, township d'Onotabi, comté de Peterborough, Ont.	36 00

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910			$ c.
18529	17 août...	Jno. Wilson *et al*........	Dommages à la ½ ouest de la ½ est du lot 30, concession 11, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	300 00
18630	31 " ..	J. Ashburn & W. Robertson *et al*...............	Dommages au lot 7, concession 7, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	15 00
18631	25 juin ...	Wm Irwin *et al*.........	Dommages au lot 13, concession 10, et au lot 1, concession 13, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	213 00
18632	20 juillet..	Mary H. Kelly *et al*.....	Dommages aux lots morcelés 4 et 5, concession 18, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	126 00
18633	8 " ..	Thos. H. Arscott *et al*...	Dommages à ½ nord de la ½ ouest du lot 21, concession 16, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	70 00
18634	25 " ..	Sarah A. Yelland *et al* ..	Dommages à l'île 3, lac Stoney, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	80 00
18635	20 juin ...	K. A. S. Traill..........	Dommages à l'île 24, township de Burleigh-sud, comté de Peterborough, Ont.	100 00
18636	28 " ..	Levi Payne *et ux*........	Dommages à partie de la partie sud-ouest de l'île du Fer-à-Cheval, lac Stoney, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	100 00
18637	8 juillet..	Roland C. Strickland....	Dommages à la partie nord de l'île 1, lac Stoney, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	0 00
18638	29 août...	Wm. J. Hopwood *et al*..	Dommages au bloc 'C', township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	150 00
18639	8 " ..	Jessie L. Graham *et al* ..	Dommages à l'île 17, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	200 00
18640	20 juillet..	Mary H. Kelly *et al*.....	Dommages aux lots 12, 13, 14 et 15, village of Bridgenorth, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	100 00
18641	7 " ..	Wm. Udy *et ux*.........	Dommages aux lots 9 et 10, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	50 00
18642	25 juin ...	Thos. H. Graham.......	Dommages au lot 6, concession 5, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	75 00
18643	25 " ..	Jno. Shannahan *et al*....	Dommages à la ½ nord du lot 2, concession 7, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	280 00
18644	21 " ..	Michael Perdue.........	Dommages à la ½ nord du lot 2, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	280 00
18645	16 août...	Jeremiah Carew *et al*....	Dommages à la ½ nord du lot 2, concession 5, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	245 00
18646	17 sept....	Jno. J. Lundy *et al*......	Dommages à la ½ nord du lot 1, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	210 00
18647	1er août..	Timothy Murphy *et ux*...	Dommages au ¼ nord-est du lot 4, concession 8, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	120 00
18648	22 juillet..	Timothy Murphy *et al*...	Dommages à la ½ est de la ½ sud du lot 5, concession 9, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	146 00
18649	20 août...	Thos. O'Reilly *et al*......	Dommages à la ½ sud du lot 2, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	315 00
18650	9 " ..	Thos. Flood *et ux*.	Dommages à la ½ sud de la ½ nord du lot 6, concession 9, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	120 00
18651	23 juillet..	James Murphy	Dommages à la ½ ouest de la ½ sud du lot 5, concession 9, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	129 00
18652	16 " ..	Jno. F. Collins *et al*.....	Dommages à la ½ nord du lot 2, concession 2, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	160 00

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
18653	18 juillet..	Jno. Geary *et al.*........	Dommages au lot 3, concession 3, township de Peterborough, Ont.	120 00
18654	9 août...	C. M. Murphy *et al.*......	Dommages à la ½ E. de la ½ S. du lot 4, concession 9, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	150 00
18655	23 juillet..	Michael O'Connell *et al.*..	Dommages à la ½ S. du lot 18 et à la ½ S. de la ½ N. du lot 19, concession 6, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	225 00
18656	8 " ..	Wm. Kearns *et ux*......	Dommages à la ½ S. du lot 20, concession 8, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	90 00
18657	12 " ..	Wm. Nurse *et ux*........	Dommages à la ½ S. du lot 23, concession 7, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	96 00
18658	27 août ..	Wm. J. Perdue *et al* ...	Dommages à la ½ N. du lot 23, concession 7, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	150 00
18659	24 juin ..	Mary R. Clifford........	Dommages au lot 4, rue Elizabeth, Coboconk, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	2,000 00
18660	16 juillet..	Philip Lafolley	Dommages à la ½ E. du lot 12, concession 7, township d'Emily, comté de Victoria. Ont.	60 00
18661	29 juin ..	Wm. S. Hunter.........	Dommages au lot 5, concession 19, township de Verulan, comté de Victoria, Ont.	56 00
18662	11 juillet..	Wm. Fitzpatrick *et ux*...	Dommages à la ½ O. du lot 16, concession 9, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	100 00
18663	15 " ..	Moses Ruth *et al*.......	Dommages à la ½ S. du lot 17, concession 5, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	165 00
18674	22 " ..	Mary H. Kelly *et al*	Dommages à partie du lot 12, côté E. du chemin de communication, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	100 00
18675	30 août ..	Patrick P. Young.......	Dommages au lot 3, concession 10, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	300 00
18676	1er avril..	Annie McClelland *et al.*..	Dommages à partie du lot 12, concession 16, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	750 00
18677	16 sept...	Francis R. Elmhirst *et al.*	Dommages aux lots 11 et 12, concession 3, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	130 00
18678	14 " ..	Geo. W. Wood..	Dommages à la ½ O. et à partie de la ½ E. du lot 16, concession, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	387 00
18679	20 juillet..	Jno. Geary *et al*.........	Dommages à la partie E. de la ½ S. du lot 1, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	115 00
18680	29 juin ..	Ellen O'Brien...........	Dommages à la ½ S. de la ½ N. du lot 5, concession 8, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	49 00
18681	19 août ..	Jno. J. O'Reilly *et al*....	Dommages à la ½ N. des lots 3 et 4, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	400 00
18682	28 juin ..	Lawrence Twomey *et al.*..	Dommages à la ½ N. du lot 5, concession 3, et à la ½ S. du lot 3, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	480 00
18683	4 juillet..	Michael Geary *et al*. ...	Dommages à la ½ S. du lot 2, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	160 00
18684	30 juin ..	Wm. Brown *et ux*.	Dommages au lot 6, concession 10, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	120 00
18685	20 " ..	Mary H. Kelly *et al*.....	Dommages aux lots 6, 7 et 8, concession 17, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	161 00
18686	9 juillet..	John Chesney	Dommages aux 140 acres O. du lot 9, concession 9, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	60 00
18687	13 sept. ..	Geo. J. Lowes *et ux*.	Dommages à la ½ S. du lot 19, concession 7, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	150 00
18688	8 juillet..	Geo. Franks *et ux*.......	Dommages à la ½ N. du lot 22, concession 6, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	64 00

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
18689	14 juillet..	Fred'k A. McBain *et al.*.	Dommages à la ½ O. du lot 20, concession 4, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	72 00
18690	15 " ..	Margaret J. Mills *et al.*.	Dommages à la ½ E. du lot 16, concession 4, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	25 00
18691	28 sept. ..	Wm. J. Clark *et ux*......	Dommages aux 50 acres E. du lot 23, concession 8, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	100 00
18694	24 " ..	Michael J. O'Reilly *et al.*	Dommages à la ½ N. du lot 5, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	175 00
18695	21 juin ..	Geo. Lintick............	Dommages à la ½ S. du lot 1, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	88 00
18696	30 sept ..	Geo. R. Austin *et al.*....	Dommages à l'île "23A", lac Stoney, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	50 00
18697	26 août ..	Lucinda Little *et al.*.....	Dommages à la ½ O. du lot 30, concession 6, et à la ½ E. du lot 31, concession 5, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	136 00
18698	29 sept. ..	Alice Sanderson *et al.*...	Dommages au bloc "A", township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	90 00
18699	20 juillet..	Robt. P. Boucher *et al.*..	Dommages aux blocs "B" et "C", concession 16, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	400 00
	1908.			
*18700	16 déc. ..	Ed. S. Piper *et al.*.....	Dommages à l'île 17, lac Stoney, township de Burleigh-sud, comté de Peterborough, Ont.	400 00
	1910.			
18701	17 sept. ..	Wm. Spence........	Dommages à la ½ N.-E. du lot 8, concession 5, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	40 00
18702	3 oct. ..	Rev. M. F. Fitzpatrick..	Dommages à la ½ E. du lot 9, concession 11, township de Percy, comté de Northumberland.	80 00
8722	30 juillet..	Denis Sullivan *et al.*....	Dommages au lot 21, concession 9, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	120 00
18723	17 sept. ..	Jno. W. Sherin *et al* ..	Dommages à la ½ N. du lot 18, concession 3, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	300 00
	1909.			
*18724	2 avril ..	Patrick Kelly *et al*......	Dommages au lot 3, concession 10, township de Verulam, comté de Victoria.	80 00
	1910.			
18725	13 sept. ..	Robt. Kennedy *et al.*....	Dommages à partie du bloc "M", emplacement et exploitation du moulin jusqu'au 31 mars 1910, township de Verulam, comté de Victoria.	300 00
18726	20 juillet..	Mary H. Kelly........	Dommages aux îles 5 et 6, lac à la Vase, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	150 00
18727	7 " ..	Wm. Nichols *et ux*	Dommages au lot 12, concession 6, et au lot 12, concession 7, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	75 00
18728	27 août ..	Chassie M. R. Tate *et al.*	Dommages aux lots 3, 4 et 5, concession 1, township de Burleigh-Sud, comté de Peterborough, Ont	240 00
18729	20 juillet..	Mary H. Kelly *et al*.....	Dommages au lot 9, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	150 00
18730	20 août ..	Wm. J. Clark *et ux*.....	Dommages à la ½ S. du lot 1, concession 5, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	280 00
18731	7 sept. ..	Daniel J. Doran *et al.*...	Dommages à la ½ N. du lot 3, concession 6, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	116 00
18732	7 nov. ..	Ella M. Matthews......	Dommages au lot 4, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	100 00

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

DOMMAGES acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
18733	30 juin..	Geo. W. Mann *et ux*....	Dommages aux lots 12, 13 et 14, concession 8, et au lot 25, con. 17, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	250 00
18734	5 oct.	Wm. J. Peacock *et ux*...	Dommages au lot 2, concession 18, township de Cavendish, comté de Peterborough, Ont.	130 00
18735	30 juil..	Jno. Ball *et al*..........	Dommages à la ½ E. de la ½ E. du lot 7, concession 10, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	50 00
18736	19 " ..	Robt. Thorne *et al*......	Dommages au lot 16, concession 4, township de Monaghan-S., comté de Northumberland.	630 00
18737	3 sept..	James Emberson *et al*...	Dommages aux lots 15 et 16, concession 3, township de Monaghan S., comté de Northumberland.	130 00
18738	20 " ..	Mary Sullivan *et al*......	Dommages à la ½ N. de la ½ N. du lot 19, con. 6, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	150 00
18739	12 oct..	Silas H. Crowe *et al*.....	Dommages à la ½ O. du lot 19, concession 17, du township de Harvey, comté de Peterborough.	40 00
18758	30 juil..	Jas. E. Kearney *et ux*...	Dommages à l'île 25, rivière Otonabi, vis-à-vis l'île 36, concession 12, township de Smith, comté de Peterborough.	175 00
18759	11 oct..	David B. Macomb......	Dommages à la partie du lot 2 et à part. des lots 2 et 3, township de Smith, comté de Peterborough.	100 00
18760	25 juin .	Margaret J. et J. H. Newnham.	Dommages aux lots 18 et 19, concession 2, township de Smith, comté de Peterborough.	36 00
18761	21 " ..	Thos. G. Calvert *et ux*...	Dommages à la ½ N. du lot 1, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough.	50 00
18762	10 août..	Township d'Ennismore..	Dommages aux routes, chemins publics, etc., town-d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	1,600 00
18763	20 juil..	Mary H. Kelly *et al*.....	Dommages aux lots morcelés 14 et 15, con. 12, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	75 00
18794	1 déc..	Mabel Mary Sherin *et al.*	Dommages aux lots 1 et 2, concession 4, township de Burleigh, comté de Peterborough.	40 00
18795	12 nov..	J. H. Humphries *et al*...	Dom. à la ½ N. des lots 2 et 3, concession 3, township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont.	188 00
18800	4 oct..	David Smith............	Dommages au lot 3, concession 18, township de Cavendish, comté de Peterborough, Ont.	40 00
18801	4 " ..	Ed. W. Switzer *et ux*....	Dommages au lot 7 et à partie du lot 6, con. 18, tp de Cavendish, comté de Peterborough, Ont.	50 00
18802	7 déc..	Wm. Stock *et ux*........	Dommages à partie de l'île 7, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	70 00
18803	7 nov..	Henry Rush *et ux*......	Dommages à partie du lot 2, township de Dummer, comté de Peterborough.	50 00
18804	10 oct..	Margaret O'Shea *et al*...	Dommages à partie des lots 6 et 7, township 14, concession 11, township de Monaghan, comté de Peterborough.	100 00
18805	18 juil..	Aaron Nichols *et ux*.....	Dommages à la ½ N. du lot 15, concession 8, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	50 00
18806	24 nov..	Wm. M. McGregor *et ux.*	Dommages à l'île 93, lac Stoney, township de Burleigh, comté de Peterborough.	90 00
18890	28 sept..	John Brick *et ux*........	Dommages à la ½ N. du lot 11, con. 6, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	100 00
18891	20 " ..	Mary L. Dumble.......	Dommages à l'île 32, lac Stoney, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	30 00
18892	9 nov..	Canada Company.......	Dommages à la ½ N. du lot 11, concession 5, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	200 00
18896	29 déc.	J. H. Sherin..	Dommages à 6 petites îles situées entre les îles nos 28 et 29, lac Stoney, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	40 00
18897	15 sept..	Grace Heaton *et al*......	Dommages à partie du lot 18, plan enregistré 8, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	50 00
18898	17 déc..	J. Breckenbridge *et ux*..	Dommages aux lots 9 et 10, concession 3, township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont.	275 00

Dommages acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
18899	22 août.	Austin J. Ford *et al*.....	Dommages au lot 1, concession 18, township de Cavendish, comté de Peterborough, Ont.	92 00
18900	24 déc.	Jas. B. Wood *et ux*......	Dommages aux 35 acres E. de la ½ E. du lot 16, concession 1, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	270 00
	1911.			
18909	7 janv.	Cornelius O'Reilly *et ux*.	Dommages au ¼ S.-O. du lot 11, concession 7, tp d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	125 00
	1910.			
18910	5 oct.	Catherine Crough *et al*...	Dommages au lot 7, concession 3, township de Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	90 00
18911	31 déc.	Robt. A. Wood.........	Dommages à la ½ N. de la ½ O. du lot 14, la ½ O. du lot 15, et les 30 acres O. de la ½ E. du lot 16, concession 1, township d'Otonabs, comté de Peterborough, Ont.	513 00
	1911.			
18916	10 janv.	Philip M. Westlake *et ux*	Dommages au lot 7, concession 6, et à la ½ E. du lot 7, concession 5, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	75 00
18939	23 "	Jno. Maloney *et al*	Dommages à la ½ S. du lot 5, con. 5, tp d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	100 00
18940	26 "	Nat. Stiles *et ux*	Dommages au ¼ N.-O. du lot 2, con. 4, la partie S.-O. de la ½ S. du lot 2, con. 5, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	184 00
18941	20 "	Barth. Seabrook *et ux*...	Dommages au lot 1, con. 5, township de Monaghan S., comté de Northumberland, Ont.	125 00
18942	24 "	Denis J. Doran..........	Dommages au ¼ S.-E. du lot 2, concession 5, au ¼ N.-E. du lot 2, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	250 00
	1910.			
18943	30 nov.	J. F. H. Dumble *et al*....	Dommages à l'île 28, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	75 00
	1911.			
18944	26 janv.	Wm. J. Overend *et al*...	Dommages aux lots 3 et 4, concession 2, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	128 00
18945	6 fév.	W. H. Bradburn *et al*....	Dommages à la réserve du Parc, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	300 00
18949	4 "	W. S. Davidson, Alex. Elliott, trustees.	Dommages à la réserve du Parc, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	60 00
18964	1 "	Sarah Hutchins *et al*....	Dommages à la ½ E. du lot 2, concession 6, township de Monaghan-S., comté de Northumberland, Ont.	75 00
	1910.			
18965	30 sept.	Jno. Conway *et al*........	Dommages à la ½ S. des lots 4 et 5, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	315 00
	1911.			
18966	11 fév.	W. J. Conway *et al*......	Dommages à partie du lot 4, con. 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	75 00
18996	28 "	Simon Perdue *et ux*......	Dommages au ¼ N. du lot 6, con. 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	25 00
19000	1er mars.	Janet Graham *et al*......	Dommages au lot 8, concession 3, township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont.	60 00
19003	21 mars.	R. G. Ritchie *et ux*......	Dommages au lot 32, concession 11, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	96 00

Dommages acquittés au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1911.			$ c.
19004	6 janv...	A.A. Hollingshead *et al.*.	Dommages au lot 18, plan enregistré n° 8, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	80 00
	1910.			
19005	30 sept..	Alex. C. Graham *et ux*..	Dommages à partie de la réserve du moulin, et aux lots 3, 4, 5, 6 et 7, à l'E. de la ligne de la 11e con., village de Victoria-Road, township de Eldon, comté de Victoria, Ont.	300 00
	1911.			
19024	21 mars..	Ira Switzer *et al*.........	Dommages à la ½ S. du lot 19, concession 6, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	100 00
19025	3 fév..	Isabella Jane Magee ...	Dommages à la ½ S. du lot 22, concession 6, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	96 00
19026	8 fév..	Stephen Thorn *et ux*	Dommages à la ½ E. du lot 13, concession 16, township d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont.	105 00
19027	9 janv..	Wm. McGuire *et al*......	Dommages à la ½ E. du lot 5, concession 13, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	50 00
19030	31 mars..	Jno. Brick *et al*.........	Dommages à la ½ N. du lot 12, concession 6, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	60 00
19031	25 fév..	Michael Hennessey *et al*.	Dommages à la ½ S. de la ½ N. du lot 1, concession 5, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	84 00
19032	25 fév..	Wm. Curtis *et al*.... ..	Domm. aux 96 acres E. de la ½ S. du lot 5, township d'Ennismore, com. de Peterborough, Ont.	150 00
19033	25 fév..	Timothy Curtin *et al*....	Domm. aux 40 acres E. de la ½ S. du lot 4, aux 50 acres O. de la ½ S. du lot 5, concession 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	150 00
19034	28 fév..	Thos. R. Hull *et ux*	Dommages au lot 3, concession 12, township de Burleihg-S., comté de Peterborough, Ont.	50 00
19035	9 fév..	Eliza J. A. Hull........	Dommages aux lots 1 et 2, con. 12, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ont.	75 00
19036	24 fév..	Thos. Lynch *et al*........	Dommages à la ½ E. des lots 3 et 4, concession 12, township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont.	675 00
19048	8 fév..	David H. Quinlan *et al*..	Dommages au lot 6, concession 3, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	35 00
19049	17 fév..	Isabella Cox......... ...	Dommages à l'île 10, township de Burleigh-S., comté de Peterborough, Ont.	150 00
19050	18 mars..	Wm. J. Overend........	Dommages au lot 5, concession 10, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	72 00
	1910.			
19051	20 oct..	M.A. MacNamara *et al*..	Dommages au lot 9, con. 10, township de Monaghan-N., comté de Peterborough, Ont.	285 00
	1911.			
19052	9 fév..	S.S. Switzer *et ux*......	Dommages au lot 35, concession 18, township de Galway, comté de Peterborough, Ont.	80 00
19081	24 mars..	Cath. A. Crough *et al*...	Dommages à la ½ S. du lot 6, con. 4, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	125 00
19084	16 mars..	Francis Birdsall *et ux*..	Dom. aux lots 12, 13, la ½ E. de 14, le ¼ S.-O. de 14 et la ½ E. de 15, con 1, tp. d'Otonabi, comté de Peterborough, Ont. Dom. aux lots 1 et 2, la ½ O. de 3, 4 et 5, con. 1, township d'Asphodel, comté de Peterborough, Ont.	6,270 00
19085	18 mars..	Jas. McL. Oliver *et ux*..	Dommages à la ½ S. du lot 18, concession 16, et lots 17 et 18, concession 17, township de Harvey, comté de Peterborough, Ont.	100 00
19095	11 mars..	Benj. McCarrell *et ux*...	Dommages à la ½ S. du lot 18, con. 3, township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	150 00

DOMMAGES acquités au ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1911—*Fin.*

CANAL DE LA TRENT—*Fin.*

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Montant.
	1910.			$ c.
19106	30 nov..	Garthorne J. Joppling	Dommages aux lots 6, 7, 8, 21, 22 et 23, village de Bridgenorth, township de Smith, comté de Peterborough, Ont.	150 00
19169	30 août..	Wm. H. Dwyer *et ux.*.	Dommages à la ½ E. du lot 32, concession 10, township de Dummer, comté de Peterborough, Ont.	100 00

* Trop tard pour la rapport de l'an dernier.

H. F. ALWARD,
Secrétaire légiste.

21 août 1911.

PARTIE III

RAPPORTS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET D'AUTRES FONCTIONNAIRES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE 1910-11

Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

W. B. McKenzie, ingénieur en chef, chemin de fer Intercolonial.

T. C. Burpee, ingénieur de la voie, chemin de fer Intercolonial.

G. R. Joughins, ingénieur de la traction, chemin de fer Intercolonial.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité, chemin de fer Intercolonial.

T. C. Burpee, ingénieur de la voie, embranchement de Windsor.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité, embranchement de Windsor.

W. B. MacKenzie, ingénieur en chef, chemin de fer de l'I.-P.-E.

C. A. Sharpe, surintendant, chemin de fer de l'I.-P.-E.

W. S. Poole, ingénieur-mécanicien, chemin de fer de l'I.-P.-E.

W. T. Huggan, comptable et inspecteur de la comptabilité, chemin de fer de l'I.-P.-E.

Le président et le secrétaire de la Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat.

Compte rendu des accidents, l'Intercolonial.

MONCTON, N.-B.

MONSIEUR,—Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat a l'honneur de vous remettre le rapport suivant sur le fonctionnement de ces chemins de fer au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Le conseil, du 1er avril au 22 décembre 1910, était composé des personnes suivantes:—

M. A. W. Campbell, I.C., président, Ottawa.
M. D. Pottinger, I.S.O., vice-président, Moncton.
M. E. Tiffin, gérant du trafic général, Moncton.
M. F. P. Brady, surintendant général, Moncton.

A cette dernière date, un cinquième membre a été ajouté au conseil sur décret de l'exécutif, daté du 22 décembre 1910, et M. J. B. T. Caron, avocat, d'Ottawa, est immédiatement entré en fonction en qualité de membre du conseil et solliciteur général.

Il y a eu dix-neuf assemblées au cours de l'année, dont quatre à Montréal, douze à Moncton et trois ailleurs le long de la ligne du chemin de fer.

Les chemins de fer placés sous l'administration du conseil sont:—

L'Intercolonial, l'embranchement de Windsor et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Il est tenu des comptes séparés pour chacun de ces chemins de fer, et ils seront considérés séparément en ce rapport.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sont inclus de la part des fonctionnaires les rapports suivants:—

Rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital.

Rapport de l'ingénieur de la voie sur les réparations et les réfections des bâtiments et travaux d'art de la voie permanente.

Rapport du surintendant de la traction et du comptable du service mécanique, avec relevés relatifs à ce service. Aussi, les comptes généraux du chemin de fer préparés par le contrôleur, savoir:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien de l'équipement.
5. Frais relatifs au trafic.
6. Frais relatifs au transport.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat des moyennes.

Compte rendu des accidents.

La longueur de la voie exploitée pendant l'exercice a été de 1,455·63 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût du chemin et de son équipement, le 31 mars 1910, se chiffrait à $92,273,-073.51. On y a ajouté au cours de l'exercice:—

Beresford—voie souterraine, près de.	$	3,397 48
Ponts—pour renforcer.		47,440 93
Chaudière-Junction—remise à locomotives, etc., à. .		6,000 00

Détournement de voie à Chatham et embranchement aboutissant au quai..	149,976 56
Wagons à marchandises—freins à air pour..	3,952 80
Protection générale des grandes routes..	7,039 48
Halifax—agrandissement des installations..	39,795 15
Indiantown et Blackville—mettre la ligne en état d'exploitation..	1,750 64
Lac-au-Saumon—passage au-dessus de la voie, à un mille du..	1,391 00
Lévis—améliorations..	3,521 48
Loggieville—améliorations..	2,534 74
Moncton—ligne de raccourcissement à..	53,857 66
Moncton—ateliers à locomotives et à wagons, avec outillage, et cour à marchandises..	80,437 01
Nouvelles machines pour ateliers à locomotives et à wagons..	37,983 70
Construction première..	734 38
Appareil à gaz Pintsch..	5,784 55
Rivière-du-Loup, remise à locomotives, etc., à la.. ..	62,347 47
Robinson's-Crossing—voie souterraine à..	4,189 16
Saint-Cyrille et Drummondville—détournement de voie pour éliminer passage à niveau entre les deux endroits..	500 00
Saint-Jean—agrandissement des installations..	6,000 28
Sainte-Rosalie—améliorations..	2,105 79
Sydney-Mines—détournement de voie..	100,000 00
Agrandissement des installations et augmentation des moyens d'exploitation le long de la ligne.. ..	31,317 51
Doubler la voie en certaines parties de la ligne.. ..	5,625 72
Truro—agrandissement des installations..	10,159 55
Pour améliorer le service d'eau..	18,320 68
Terrain à Gibson..	4,578 10
Prolongement jusqu'à Sydney-Mines..	155 75
Bâtiments et propriété à Campbellton..	75,000 00
	$ 765,897 57
Moins—produit de la vente du steamer *Rimouski*..	3,600 00
	$ 762,297 57
Ce qui porte le total, au 31 mars 1911, à..	$93,035,371 08

La déduction ci-dessus provient d'un crédit placé au compte du capital pour la somme réalisée par la vente du steamer *Rimouski,* qui faisait autrefois le service des malles entre les steamers britanniques et le quai de Rimouski. On tenait cette somme en suspens depuis un certain nombre d'années.

Passage au-dessus de la voie, à un mille du Lac-au-Saumon—

On a établi ce passage pour en supprimer un à niveau qui était dangereux. Les travaux se sont faits à la journée.

Voie souterraine à Robinson's-Crossing—

On a percé cette voie souterraine afin de faire disparaître un passage dangereux sur une grande route à niveau des rails, à un mille et demi à l'est de la gare de New-Mills. Les travaux se sont faits à la journée.

Nouvelles machines pour ateliers à locomotives et à wagons—

Ce sont de nouvelles machines pour la construction et la réparation de locomotives et de wagons, ainsi que pour leur installation.

Détournement de voie pour éliminer passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville—

C'est là un paiement à la municipalité de Wendover et Simpson, qui a construit une partie de la voie.

Prolongement à Sydney-Mines—

Intérêts payés à Luke Day relativement à des terrains qu'on lui a pris pour y construire le prolongement de Sydney-Mines. Le paiement a été autorisé par arrêté du conseil en date du 8 juin 1910.

Terrain à Gibson—

Jugement de la cour de l'Echiquier, daté du 27 juin 1910, en faveur de H. H. Pichard, comprenant principal, intérêt et frais taxés.

On trouvera l'explication des autres item du compte du capital au rapport de l'ingénieur en chef et à celui du surintendant de la traction.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se comparent ainsi:—

Recettes brutes	$9,863,783 40
Frais d'exploitation	9,595,976 79
Recettes nettes	$ 267,806 61

Avec celles de l'exercice précédent les grosses recettes se comparent de la façon suivante:—

En 1910-11	$9,863,783 40
En 1909-10	9,268,234 99
Augmentation	$ 595,548 41

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi:—

En 1910-11	$2,899,419 82
En 1909-10	2,765,884 66
Augmentation	$ 133,535 16

Les recettes du service des marchandises se comparent comme il suit:—

En 1910-11	$6,344,595 66
En 1909-10	6,048,884 18
Augmentation	$ 295,711 48

Les recettes du service de la poste et des messageries se comparent ainsi:—

En 1910-11	$ 619,767 92
En 1909-10	453,466 15
Augmentation	$ 166,301 77

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent de la façon suivante:—

En 1910-11	$ 6,776 30
En 1909-10	6,404 56
Augmentation	$ 371 74

Les recettes par mille parcouru par les trains se comparent ainsi:—

En 1910-11	$1 42
En 1909-10	1 39

Le nombre de voyageurs transportés se compare ainsi qu'il suit:—

En 1910-11	3,232,895
En 1909-10	3,122,324
Augmentation	110,571

Le nombre des voyageurs de diverses localités a augmenté de 94,888, et celui des voyageurs d'entier parcours, de 15,683.

Pour le poids des marchandises transportées, la comparaison est la suivante:—

En 1910-11	4,101,400
En 1909-10	3,927,240
Augmentation	174,160

Le transport local des marchandises accuse une augmentation de 126,795 tonnes, et le transport d'entier parcours, une augmentation de 47,365 tonnes.

Annexés à ce rapport se trouvent un certain nombre d'états qui donnent des renseignements détaillés sur le trafic. Les voici:—

Etat des recettes, indiquant les recettes mensuelles du trafic des voyageurs, du trafic des marchandises, des malles et de diverses sources.

Etat relatif aux voyageurs, indiquant le nombre mensuel des voyageurs d'entier parcours ou des trains locaux, et le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Etat relatif aux marchandises, indiquant par mois le nombre de tonnes de marchandises transportées en entier parcours ou par le service local, ainsi que le nombre de milles parcourus.

Etat comparatif, indiquant les principales marchandises transportées au cours de l'exercice et celles de l'exercice précédent.

Etat descriptif des marchandises transportées, indiquant certains des principaux articles.

Etat relatif à la houille transportée, indiquant les gares d'expédition.

Etat indiquant la quantité du sucre brut, du sucre raffiné, du poisson frais, du poisson salé, du grain d'exportation et des marchandises pour l'Europe transportés par le chemin de fer.

Etats du trafic des voyageurs d'outre-mer à Halifax, Saint-Jean et Québec, indiquant le nombre de passagers reçus, par le chemin de fer, de chacun des steamers nommés.

Etats du trafic des marchandises d'outre-mer à Halifax et Saint-Jean, indiquant la quantité des marchandises importées et de celles exportées par les lignes de steamers nommés et transportées par le chemin de fer.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1910-11	$9,595,976 79
En 1909-10	8,645,070 33
Augmentation	$ 950,906 46

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives—

En 1910-11	$1·0777
En 1909-10	1·0042

Par mille parcouru par les trains—

En 1910-11	$1 37
En 1909-10	1 29

Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—

En 1910-11	$6,592 33
En 1909-10	5,973 94

L'ingénieur de la voie fait rapport que le chemin, les ponts et constructions de la ligne ont été tenus en bon état.

Au cours de l'exercice il a été posé 631,490 traverses ordinaires et 338 jeux de traverses d'aiguillage.

Il a été reballasté 132·72 milles de voie, pour lesquels il a fallu 149,275 verges cubes de ballast.

Il a été construit en divers endroits 3·95 milles de nouvelles voies de garage.

Les ponts, ponceaux, quais et bâtiments ont subi les réparations nécessaires.

Les clôtures ont été réparées et il en a été construit 27·85 milles.

Les abris paraneige et les clôtures paraneige ont été réparés.

Le surintendant de la traction dit, en son rapport ci-joint, que l'état général du matériel roulant est bon.

Il a été reconstruit dans les ateliers de la compagnie un wagon de première classe, six fourgons à marchandises, quatre wagons plates-formes, un wagon à gratte-neige, quatre wagons à bestiaux et un wagon à gratte-neige obliques pour en remplacer un égal nombre mis hors service.

Il a été acheté dix locomotives à marchandises du type dit " Consolidation ", une locomotive à voyageurs du type dit " Pacifique ", cinq wagons à voyageurs de première, trois wagons-poste, deux fourgons à bagages et trois wagons à colons. Neuf des dix locomotives du type dit " Consolidation " ont remplacé vingt-six vieilles locomotives du petit type, dont dix-sept ont été en conséquence rayées du registre, ce qui a réduit le nombre des locomotives de la ligne de 414 à 397; mais la force de traction des neuf locomotives modernes excède de 35,976 livres celle des vingt-six locomotives plus petites. Les deux autres locomotives dont on a fait l'achat en ont remplacé deux qu'on a retirées du service. Les wagons qu'on a achetés ont aussi remplacé un égal nombre de wagons mis hors d'usage, sauf un wagon de plus.

Toutes ces dépenses ont été portées au compte des frais d'exploitation.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$3,470,961 59
Valeur du matériel utilisé	3,660,646 23
Valeur du matériel vendu	329,651 72
Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice:	
Divers	501,355 51
Combustible	229,059 51
Matériel pour voie et ponts	418,888 43
Total	$1,149,303 45

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1910-11 a été moyen. Des froids très vigoureux ont sévi en certaines localités et il est tombé beaucoup de neige en la partie nord de la ligne. L'enlèvement de la neige et de la glace a coûté $119,612.80, contre $91,124.39 l'hiver précédent.

Le 24 juin 1910, plusieurs petits bâtiments situés près de la gare, rue North, à Halifax, et dont on faisait usage pour le nettoyage des wagons, ont été détruits par un incendie, ainsi que tout ce qui s'y trouvait: huiles, chiffons et préparations servant au nettoyage des wagons. Un fourgon à bagages appartenant à l'Intercolonial et un wagon réfrigérant appartenant à un autre chemin de fer ont été légèrement endommagés, de même que la toiture de la gare.

Le 11 juin 1910, la ville de Campbellton a été détruite par un incendie, et seules quelques habitations éloignées étaient épargnées. A l'exception de la demeure du surintendant, tous les bâtiments du chemin de fer furent détruits: gare, hangar à marchandises, dépôt à bagages, dépôt des machines et atelier avec les machines, outils et matériel, réservoir à eau, glacière, bâtiments de l'inspecteur et du nettoyeur des wagons. Sept locomotives ont aussi été grandement endommagées et quatre wagons couverts à marchandises, un wagon convertible Hart et un wagon à gratte-neige ont brûlé. L'installation pour approvisionner de houille les locomotives a été endommagée et il a été consumé 250 tonnes de houille et 60 cordes de bois. On a dressé des constructions temporaires pour l'expédition de la besogne du chemin de fer, en attendant que soient reconstruits les bâtiments et autres dépendances.

Le 2 février 1911, la gare du Sacré-Cœur brûlait, mais on a sauvé les livres d'entrée relatifs aux marchandises, la caisse et les billets. On a trouvé un bureau temporaire et une salle d'attente, en attendant que la gare fût reconstruite.

La gare de Sydney a subi des dommages considérables par le feu le 1er mars 1911; le plancher et le plafond du deuxième étage et partie de la toiture principale ont été entièrement consumés. L'eau a aussi beaucoup endommagé le reste du bâtiment. On a expédié les affaires au rez-de-chaussée, pendant que se faisaient les réparations.

Le 10 mars 1911, le hangar à farine n° 13 du quai de la Pointe-York, à Saint-Jean, a été entièrement détruit par un incendie. Furent aussi endommagés le pilotis supportant le bâtiment et le quai lui-même. On soupçonne que le feu a été mis. Il n'y avait alors dans le hangar que la charge d'un wagon de farine à peu près.

Le 23 mars 1911, le feu détruisait le hangar à marchandises de Truro, ainsi qu'une certaine quantité de marchandises qui s'y trouvaient. Le pont des piétons, dont une partie surplombait le hangar, a été endommagé, et deux travées sont tombées sur la voie. On a logé ailleurs temporairement les marchandises pour le temps de la reconstruction du hangar.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La ligne s'étend de la Jonction de Windsor à Windsor, N.-E., et elle a 32 milles de long. Elle est louée à la *Dominion Atlantic Railway,* qui l'exploite et qui a des droits d'exploitation sur l'Intercolonial entre la Jonction de Windsor et Halifax.

Cet embranchement est entretenu par l'Etat, à qui la compagnie remet un tiers des recettes brutes.

On trouvera ci-joints les états suivants des comptes préparés par le contrôleur:—

N° 1. Compte du revenu.
N° 2. Entretien de la voie et des constructions.
N° 3. Bilan général.
N° 4. Etat des recettes.

Aussi le rapport de l'ingénieur de la voie sur les opérations de l'exercice et la condition de l'embranchement:—

Revenu (un tiers des recettes)..	$48,191 43
Frais d'entretien..	17,797 98
Recettes nettes..	$30,393 45

Les recettes, si on les compare à celles du précédent exercice, ont diminué considérablement:—

Recettes, 1910-11..	$48,191 43
Recettes, 1909-10..	60,653 98
Diminution..	$12,462 55

La diminution s'est fait sentir dans le trafic des marchandises, et le manque pour ainsi dire complet de la récolte des pommes dans la vallée d'Annapolis en a été la cause. Il y a eu légère augmentation dans le service des voyageurs, mais les recettes du service de la poste sont restées stationnaires.

L'ingénieur fait rapport que la voie, les ponts et autres constructions ont été bien entretenus.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Ce chemin de fer a 267·5 milles de long, et la largeur de la voie est de 3 pieds 6 pouces.

Sont annexés aux présentes, les rapports suivants des fonctionnaires:—

Le rapport de l'ingénieur en chef sur les opérations imputées sur le compte du capital.

Le rapport du surintendant, qui transmet des relevés des différents comptes préparés par le comptable et le vérificateur, ainsi que le rapport du surintendant du service mécanique et les états qui s'y rattachent, de même qu'un compte rendu des accidents survenus au cours de l'exercice:—

Le coût de l'équipement de la voie, au 31 mars 1910, était de..........................	$8,465,364 91
Les dépenses de l'exercice ont été de...........	94,320 56
Coût total au 31 mars 1911..........	$8,559,685 47

Le rapport du surintendant et celui de l'ingénieur en chef donnent les détails et les explications relativement aux dépenses du capital.

Les frais d'exploitation pour l'exercice ont été de..	$ 424,104 00
Les recettes brutes ont été de................	337,419 55
Déficit..........................	$ 86,684 45

Les recettes brutes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

En 1910-11..............................	$ 337,419 55
En 1909-10..............................	319,074 74
Augmentation....................	$ 18,344 81

Il y a eu augmentation tant dans le service des voyageurs que dans le trafic des marchandises.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1910-11..............................	$ 424,104 00
En 1909-10..............................	427,283 73
Diminution......................	$ 3,179 73

On a fait tous les travaux nécessaires pour l'entretien de la voie permanente, des constructions et du matériel roulant, et tout est en bon état de service.

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le rapport de cette caisse, transmis séparément, accuse:—

Balance au crédit, le 31 mars 1910............	$ 255,585 08
Contributions des employés au cours de l'exercice..	71,296 42
Contributions des chemins de fer.............	71,296 42
Remboursements reçus.....................	1,083 83
Total..........................	$ 399,261 75

Dépenses totales..	132,861 10
Balance..	$ 266,400 65
Plus les intérêts..	7,079 36
Montant au crédit de la caisse le 31 mars 1911..	$ 273,480 01

Au cours de l'exercice, cinquante et un employés ont été mis à la retraite avec pension sur la caisse et vingt-trois sont décédés, en sorte qu'il restait sur la liste à la fin de l'exercice trois cent quatre-vingts personnes secourues à même la caisse. C'est là une augmentation de vingt-huit personnes comparativement au dernier exercice.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

A. W. CAMPBELL, président.
D. POTTINGER, vice-président.
E. TIFFIN, gérant général du trafic.
E. P. BRADY, surintendant général.
J. B. T. CARON, solliciteur général.
Conseil de direction des chemins de fer de l'Etat.

MONCTON, N.-B., 8 juin 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous remettre le rapport suivant relativement aux dépenses inscrites au compte du capital pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

DÉTOURNEMENT DE LA VOIE—SYDNEY-MINES.

Il a été accordé une entreprise pour la construction d'une ligne de détournement en voie unique à partir d'un endroit près la gare de la Rivière-Georges jusqu'à Sydney-Mines, le long de la rive du lac du Petit-Bras-d'Or, soit une distance de 9·09 milles. Les travaux ont été commencés en juin et ils se sont poursuivis au cours de l'année.

Le terrain voulu pour l'emplacement de la voie a été exproprié, les estimations faites et approuvées par le conseil de direction, puis les règlements ont été effectués, sauf avec quelques propriétaires qui seront payés l'an prochain.

Des contrats ont été signés pour la construction de ponts en acier qu'il faudra sur cette ligne, à la rivière Georges, à l'anse de Glebe-House et au passage inférieur de la rivière Georges, et les matériaux ont été en partie délivrés sur les lieux. Il a été fait des arpentages préliminaires et d'emplacement, des plans et devis, ainsi que des évaluations de terrains pour deux routes différentes (ligne d'arrière et ligne de la rive) à partir de Sydney-Nord jusqu'au creek Leitches, et on a soumis le tout au conseil.

AGRANDISSEMENT DES INSTALLATIONS À HALIFAX.

On a complété le transport du matériel électrique de la rue North à la cour de Willow-Park, ainsi que le posage des fils dans le nouveau dépôt des locomotives, dans les ateliers et la cour.

Par décision de la cour de l'Echiquier, il a été payé à la succession Cunard $9,428.51 pour une étendue de terrain converti à l'usage de l'Intercolonial à Richmond.

On a acheté du recteur, des syndics et du conseil de la fabrique de l'Eglise Saint-Paul 2·495 acres de terre, et de la cité d'Halifax 1·208 acre, dont on avait besoin pour l'emplacement de la voie double de l'embranchement de la Filature de coton.

Le hangar à marchandises de la jetée n° 4 a été élargi pour faciliter la manutention des marchandises à charger sur les steamers ou à décharger. Les travaux se sont faits à la journée, et la plus grande partie des matériaux dont on a fait usage à cet effet étaient de seconde main, provenant de bâtiments démolis.

On a payé le coût des entreprises de la nouvelle remise des locomotives à 36 stalles, de l'usine de force motrice et du système de chauffage installé dans la remise des locomotives.

Il a été fait des forages et des sondages en vue des améliorations projetées du port.

Un système de nettoyage par le vide a été installé dans la cour à nettoyage des wagons. Il a été fait 353·08 verges carrés de pavage en granit à la rue North.

Agrandissement des installations à Truro—

On a terminé le bureau du chef de la cour, en partie construit à la journée au cours de l'exercice 1909-10.

Il a été préparé des plans préliminaires pour une nouvelle gare qu'on projette de construire.

Dans la cour, on a posé 2,550 pieds linéaires de voie de garage.

Un quai à voyageurs a été construit entre la 1re et la 2e voie en face de la gare.

Ateliers à locomotives à wagons, avec outillage, et nouvelle cour à marchandises à Moncton—

Une remise a été construite dans la cour pour serrer le bois.

Les deux fourneaux à grilles reçus l'an dernier pour les chaudières qu'on a transportées des anciens ateliers, ont été mis en place.

On a agrandi l'usine à gaz et l'ouvrage s'est fait à la journée; une unité a été ajoutée au système actuel de production du gaz.

Ont été installées deux plaques tournantes en fonte de 96 pouces de diamètre et quatre plaques tournantes de 96 pouces avec sommets en acier fondu pour voies à trolleys.

Il a été posé dans la cour 1,814 pieds linéaires de voie ferrée.

Pour les détails relatifs aux voies à trolleys, aux quais, au circuit électrique pour la forge, aux cabinets, urinoirs, lavabos, armoires et machines, voyez au rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction et du matériel roulant.

Ligne de raccourcissement à Moncton—

On a payé les personnes suivantes pour le terrain qu'on leur a pris en vue d'y faire passer la ligne de raccourcissement qui part de la nouvelle cour à marchandises, près des nouveaux ateliers de Moncton, pour aller rejoindre la ligne mère près de Sunny-Brae.

Lot n° 1.—*Builders Woodworking Co., Limited.*

" n° 2½a.—W. A. et Emma D. Humphrey.
" n° 3.—A.B.C. et D., succession Hannah Spurr.
" n° 4, 4½ et 5.—L'honorable C. W. Robinson.
" n° 6.—Austin A. Allen.
" n° 8.—Mme Madeline Quinn.
" n° 9, 10a et 10b.—L'évêque catholique romain de Saint-Jean.
" n° 11.—Mme Margaret MacFarlane.
" n° 12.—L. T. Joudry.
" n° 13.—John Winter.
" n° 17.—Napoléon Govang.

Agrandissement des installations à Saint-Jean—

Il a été fait, dans la cour de la gare, 917 verges carrées de pavage en granit.

On a posé le mécanisme du cendrier à l'atelier de réparation des wagons à marchandises, et terminé le posage des fils pour l'éclairage électrique.

On a aussi posé des voies conduisant à la remise des roues de wagons.

Détournement de voie à Chatham et embranchement aboutissant au quai—

On a donné à l'entreprise la construction d'une ligne de détournement à voie simple à partir de la gare de Nelson en allant vers l'est à travers la ville de Chatham, et de là jusqu'à un endroit situé à environ 1¼ mille à l'est des limites de la ville et à 3 milles à l'ouest de Loggieville, soit une distance de 8·28 milles, et les travaux sont commencés depuis le 11 juin 1910.

On a débarrassé la voie hors la ville de Chatham, et le terrassement est terminé sur les quatre premiers milles et sur partie des deux derniers. Les rails sont posés sur 2 milles de long à partir de Nelson. Dix-sept ponceaux en béton ont été construits et l'on a clôturé le long de la voie sur une distance d'à peu près 7 milles. Dans la ville de Chatham on n'a pas encore fait de travaux.

Les terrains formant l'emplacement de la voie ont été évalués, on a soumis le rapport au conseil d'administration, qui l'a approuvé, et les règlements se sont faits avec les propriétaires, qui ont accepté la décision des estimateurs.

On a donné à l'entreprise la construction d'un pont en acier pour le passage de la *Miramichi Pulp and Paper Company.*

Il a été préparé des plans préliminaires pour une gare.

Mise en état du chemin de fer d'Indian-Town à Blackville—

Ce crédit couvrait un paiement suspendu pour travaux exécutés au cours de l'exercice 1909-10.

Améliorations à Loggieville—

Les tuyaux à fumée en fonte pour la remise des locomotives ont été reçus et mis en place. On a complété le système de chauffage de la remise des locomotives, de même que le prolongement du service de l'eau et le système de drainage.

On a aussi terminé le remaniement et le peinturage de la gare.

Un quai de chargement a été construit, et on a vendu la vieille plaque tournante qu'on avait enlevée en 1909-10.

Voie souterraine près de Beresford—

On a établi cette voie. Les travaux se sont faits à la journée sous la direction du département de l'entretien.

Remise à locomotives, etc., Rivière-du-Loup—

Les six nouvelles stalles en annexe à la présente remise à locomotives ont été achevées. Pour chauffer cette annexe on s'est servi du système précédemment installé en reliant les conduits de la nouvelle partie à ceux de l'ancienne.

Il a été installé pour l'emmagasinage des huiles un système Bowser, consistant en treize réservoirs et en pompes à mesurage automatique, ce qui facilite le maniement des huiles.

Les bureaux de l'atelier de la mécanique ont été munis de double-châssis.

On a eu des câbles pour les deux grues électriques de 60 tonnes.

L'annexe qui se construisait l'an dernier à la gare aux marchandises a été terminée.

Les nouveaux bureaux de l'atelier de la mécanique ont été meublés.

Conformément au jugement de la cour de l'Echiquier, on a payé leurs terrains, expropriés pour le chemin de fer, à James Yeo, Emile Dubé et à la succession Delâge.

Dans la cour, on a posé 4,502 pieds linéaires de voie ferrée.

On a bâti un quai pour le chargement des roues de wagons.

Pour le détail des machines fournies et mises en place, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction et du matériel roulant.

Améliorations à Sainte-Rosalie.

On a creusé un puits jusqu'à une profondeur de 977 pieds. Le terrain a été inspecté jusqu'à la rivière Delorme; l'eau a été analysée et on l'a trouvée utilisable pour la chaudière.

Pour renforcer les ponts—

Au cours de l'exercice, des travées de courtes dimensions ont été construites par notre équipe d'ouvriers en ponts et on les a placées aux endroits suivants:—

Harbour-au-Bouche	1 travée.
Linewood	2 travées.
Antigonish	1 travée.
Oxford-Junction	1 "
Springhill-Junction	1 "
Coal-Branch	1 "
Adamsville	1 "
Harcourt	1 "
Chatham-Junction	1 "
Campbellton	1 "
Flat-Lands	1 "

Des travées maîtresses à longerons d'acier ont été construites à Estey's-Brook, à un demi-mille à l'ouest de Durham, et à Clearwater, à l'est de McGivney's, division est du Canada.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées, et un contrat a été signé pour la construction d'un pont près d'Antigonish. Les matériaux en acier ont été délivrés et notre équipe d'ouvriers en ponts se mettra à l'œuvre de bonne heure en 1911-12.

Une nouvelle culée qu'il fallait pour ce pont a été construite à la journée.

Il a été adressé des demandes d'acier et de ciment pour la construction de petites travées en 1911-12. Tout a été délivré. Les travées seront construites et mises en place par nos équipes d'ouvriers.

Il a été préparé des plans et devis qu'on a soumis à l'approbation du conseil d'administration, et on a demandé des soumissions pour la construction d'un nouveau pont de sept travées de 65 pieds à longerons d'acier sur la rivière du Sud, près de la gare de Montmagny.

Agrandissement des installations et améliorations sur la ligne—

Beau-Rivage.—Une nouvelle gare a été construite.

Cap-Saint-Ignace.—La maison partiellement bâtie, qu'on avait achetée de Geo. Bernier, a été terminée et on y a logé l'agent de l'Intercolonial. Le hangar à marchandises a été agrandi et on a remanié la gare. Tous ces travaux ont été exécutés à la journée.

Eureka.—On a agrandi la remise aux marchandises.

New-Glasgow.—Le quai aux voyageurs a été agrandi.

Cross-Creek.—On a fait le dernier paiement à R. L. Young sur son entreprise de la construction d'un hangar à marchandises et d'une annexe à la gare.

Rivière-du-Loup.—Le chemin en arrière de la gare et de la remise aux marchandises a été macadamisé et on y a creusé cinq puisards par où s'écoulent les eaux de surface dans l'égout de la ville.

Boisdale.—On y a construit un quai de chargement.

Saint-Jean.—On a établi un parc à bestiaux.

Sainte-Flavie.—On a établi un parc à bestiaux.

Chaudière-Junction.—On a agrandi la plate-forme et la toiture attenantes au hangar à marchandises.

Clôtures.—Il a été fait 1,048 perches de clôture en fil métallique dans la division du comté de Drummond et 4,530 perches dans la division est du Canada, là où il n'en avait pas été construit auparavant.

Clôtures paraneige.—Il a été posé 273½ perches de clôture paraneige mobile entre Saint-Joseph et la Jonction Saint-Charles. Des plans préliminaires ont été préparés en vue d'une annexe projetée aux bureaux généraux de Moncton et d'une gare pour les voyageurs à Frédéricton.

Extension du service d'eau—

Cedar-Hall.—On a terminé les travaux du prolongement de la conduite, ainsi que la construction d'un réservoir et d'une citerne de 50,000 gallons.

Citernes.—On a installé des citernes de 50,000 gallons à Rogersville, Beaver-Bank et Windsor-Junction.

Service d'eau.—Le service de l'eau a été amélioré à Harcourt, Sussex et Petit-Métis.

Puits aux gares.—Des puits ont été creusés aux endroits suivants: Cross-Creek, Scotsburn, Bloomfield, Penobsquis, Merigonish, Saint-Anaclet et Cold-Brook. A Nauwigewauk on a établi un service de gravitation au moyen d'une conduite d'un pouce en tôle galvanisée allant d'une source à la gare, soit une distance de 220 pieds.

Doublement de la voie sur certaines parties de la ligne—

On a placé des barrières et construit une tour pour le préposé à leur soin au passage de la rue Main, à Moncton, N.-B.

Il a été établi une seconde voie depuis l'aiguille du passage de la rue North-Main jusqu'aux nouveaux ateliers, de sorte qu'il y a maintenant une voie double entre les cours anciennes et les nouvelles.

On a réglé avec les personnes suivantes au sujet des terrains qu'on leur avait pris pour l'emplacement de la double voie allant de Moncton à Painsec-Junction:—

William Hooper.
Mariner Blakney.
James W. Gardner.
Mme Wilhelmina Myers.

Echelles latérales pour wagons fermés—

On trouvera les détails au rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction et du matériel roulant.

Appareils à gaz Pintsch—

Un nouveau wagon-réservoir a été mis en service pour le transport du gaz de l'usine de Moncton aux réservoirs d'emmagasinage de Halifax. On a agrandi à Halifax le bâtiment renfermant les réservoirs d'emmagasinage.

Le vieux wagon de transport de Halifax a été démoli. Deux réservoirs ont été installés dans le bâtiment d'emmagasinage et reliés aux deux autres au moyen de tuyaux et de soupapes à haute pression, ce qui a doublé la capacité d'emmagasinage.

Construction première—

A même ce crédit ont été payés les comptes suivants: celui de Thomas Gallant, $19.90, pour services professionnels relativement à un terrain dont on avait dépossédé Maggie McDonald à Riverside, comté d'Inverness, C.-B.; R. I. McIllraith, $324.06, pour services professionnels au sujet d'une réclamation de la part de Henry N. Paint pour deux terrains, dont l'un couvert d'eau, à Pointe-Tupper.

Compte de McInnis, Mellish et Fulton, $5, relativement à la cause le Roi *vs* A. J. Cameron *et al.*, se rapportant à un terrain dont on s'était approprié à Sydney-Nord.

William Pedro, $385.42, pour un terrain converti à l'emplacement de la voie formant prolongement de la ligne jusqu'à Sydney-Mines.

Nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons—

Pour les détails relatifs à ce crédit, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction et du matériel roulant.

Améliorations à Lévis—

On a placé des barrières et construit une tour pour le garde à la rue de la Traverse et l'on a installé un gong électrique à cette tour.

Une somme de $2,498.59 a été portée des comptes indéterminés au compte du capital en vue de solder les travaux faits à la journée en 1909-10 pour le prolongement de la plate-forme en béton.

Protection générale des grandes routes—

Il a été placé des barrières et construit une tour pour la garde au passage de la rue Victoria, à Amherst, N.-E.; on a installé des gongs électriques aux endroits suivants: Truro, Debert, Glengarry, Stewiacke et McKay's. Des matériaux ont été délivrés en vue de l'installation de gongs électriques à Drummondville, Bennett's-Crossing, Sainte-Flavie, Amqui, Trenton-Street, New-Glasgow, Little-Harbour, Métapédia, Shédiac, Stellarton, Cook's-Brook, Campbellton, Saint-Romuald et Hopewell.

On a payé le crédit final voté en faveur de la *General Supply Co.* pour l'installation de gongs électriques aux passages de la voie en la ville de Moncton en 1909-10.

Remplacement d'attelages sur wagons à marchandises—

On trouvera les détails de ce crédit au rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction et du matériel roulant.

Freins à air pour wagons à marchandises—

On trouvera les détails de ce crédit au rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction et du matériel roulant.

Remise à locomotives, etc., Chaudière-Junction—

Il a été fait du régalage et on a posé dans la cour 3,624 pieds linéaires de voie. On s'est muni d'une pompe à incendie *compound duplex.*

Mandat du Gouverneur général, bâtiments et propriétés à Campbellton—

Une nouvelle remise à locomotives a été construite en brique; elle contient 28 stalles, mais on en a pris deux pour la salle des machines et pour dépôts et bureau à l'usage du machiniste en chef. L'usine de force motrice communique avec cette remise. Elle mesure 50 pieds sur 40 et une partie s'utilise pour la chambre de la chaudière et le charbonnier; le reste contient la pompe à incendie, une pompe de nettoyage, une pompe pour alimenter la chaudière, un compresseur à air, une dynamo avec machine en communication directe et un tableau de distribution.

A l'usine de force motrice on a construit une cheminée de brique de 100 pieds de hauteur et de 54 pouces carrés à l'intérieur.

On a installé une plaque tournante à poutre de 75 pieds. Elle est actionnée par un moteur à air comprimé.

On a aussi construit un réservoir de 50,000 gallons et creusé une grande fosse à piquer.

A cause de la situation des nouveaux bâtiments il a fallu prolonger les conduites d'eau sur une distance considérable.

Il a été préparé des plans et devis pour une nouvelle gare et une salle de repos pour les mécaniciens.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef.

D. Pottinger, I.S.O.,
Vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bureau de l'Ingénieur de la voie,
Moncton, N.-B., 15 mai 1911.

Au Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

Messieurs,—J'ai l'honneur de vous remettre le rapport annuel relatif à l'entretien de la voie et des constructions pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

VOIE.

Au cours de l'année il a été enlevé sur une distance de 88·34 milles des rails de 4″, 4½″, 5″ et 6″, qu'on a remplacés par d'autres de 4½″ et 5″.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice il a été placé sur la voie 631,490 traverses ordinaires et 338 jeux de traverses d'aiguillage.

BALLASTAGE.

Au cours de l'exercice on a ballasté 132·72 milles de voie, pour lesquelles il a fallu 149,275 verges cubes de cendres et de gravier.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

De nouveaux sémaphores ont été installés aux stations suivantes:—

Rivière-du-Loup	1
New-Mills	1
Beaver-Brook	1
Rivière-Jacquet	1

On a installé au cours de l'exercice 120 nouvelles aiguilles.

De nouveaux signaux télégraphiques ont aussi été mis en place aux stations de:—

Campbellton	1
Sacré-Cœur	1

Il a aussi été fait les réparations nécessaires à tous les sémaphores, aiguilles et signaux télégraphiques de la ligne.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Il a été, au cours de l'exercice, ajouté 3·95 milles de voie d'évitement aux différentes stations de la ligne.

CLÔTURES CONSTRUITES PAR NOS HOMMES.

Nos hommes ont construit en divers endroits de la ligne, au cours de l'exercice, 27·82 milles de clôture en fil de fer. Les réparations nécessaires ont aussi été faites.

CLÔTURES PARANEIGE.

Des clôtures paraneige ont été élevées au cours de l'exercice sur une hauteur de 8 pieds et sur une longueur de 215 perches.

Là où il était besoin, on a réparé les abris paraneige et les clôtures.

QUAIS, ETC.

Réparations nécessaires.

Saint-Jean, long quai.
Saint-Jean, quai de délestage.
Pointe-du-Chêne, quai.
Dorchester, quai.
Sackville, quai.
Amherst, quai.
Halifax, jetée n° 1.
Halifax, jetée n° 2.
Halifax, jetée n° 3.
Halifax, jetée n° 4.
Halifax, jetée n° 5.
Halifax, quai à charbon, term. en eau profonde.
Halifax, quai, ligne Cunard.
Richmond, jetée n° 6.
Richmond, jetée n° 7.
Richmond, jetée n° 8.
Springhill-Junction, viaduc à charbon.
Sydney-Nord, quai.
Richmond, quai à charbon.
Pointe-Tupper, quai.
Mulgrave, quai.
Pictou-Landing, quai.
Pictou, quai.
Loggieville, quai.
Gibson, quai.
Newcastle, quai à charbon.
Ottawa-Brook, quai.
Mill-Brook, quai.
Embranchement Tobin, quai.
Princess-Pier, quai.
Rivière-du-Loup (embranchement), quai.
Moncton, quai.

PONTS ET PONCEAUX.

On a réparé au cours de l'exercice les ponts et ponceaux suivants:—

Aston-Junction (à l'ouest), ponceau.
Antigonish (¼ de mille à l'ouest), pont.
Blackville, pont.
Bathurst, ponceau.
Boiestown, ponceau.
Belmont, ponceau.
Blissfield, ponceau.
Black-River, pont.
Bayfield, ponceau.
Boundary-Creek, ponceau.
Bedford, pont.
Cross-Creek, pont.
Cross-Creek, ponceau.
Clearwater, ponceau.
Calhouns, ponceau.
College-Bridge, ponceau.
Calhouns, aboiteau.
Crowsens, aboiteau.
Cap-Saint-Ignace, ponceau.
Chaudière-Junction, ponceau.
Daveluyville (à l'est), ponceau.
Daveluyvill, pont.
Dunsinane, ponceau .
DeLotbinière, ponceau.
Dessaint, ponceau.
Durham, ponceau.
Débert, pont.
Dowlings-Gulch, ponceau.
Frédéricton, pont.
Folleigh, ponceau.
Gibson, ponceau.
Gillis-Cove, ponceau.
Grand-Narrows, pont.
Hadlow, pont de Bennett.
Harlaka-Junction, ponceau.
Rivière-James, ponceau.
Keenan's-Brook, pont.
Kent-Junction, ponceau.
Lyons-Brook, pont.
Little-River, pont.
Lévis (¼ de mille à l'ouest), ponceau.
Lavergne (à l'ouest), ponceau.
Laurier (à l'ouest), pont.
Londonderry, ponceau.

Lowdens-Brook, ponceau.
Murphy's (¼ de mille à l'ouest d'Antigonish).
Memramcook, ponceau.
Maccan, ponceau.
Maccan, pont.
Montmagny, 4 ponceaux.
Milners (à l'ouest de Moncton), pont.
Merigomish, ponceau.
Nicolet (à l'ouest), ponceau.
Nappan, ponceau.
New-Glasgow (1 mille à l'est), ponceau.
New-Glasgow (¾ de mille à l'est), ponceau.
Painsec-Junction, ponceau.
Pomquit, pont.
Pictou-Landing, ponceau.
Penobsquis (à l'ouest), ponceau.
Richmond, ponceau.
Rivière-du-Loup, ponceau.
Rivière-du-Loup (embranchement), pont.
Old-Lake-Road, ponceau.
Saint-Jean, ponceau.
Shédiac (à l'ouest), ponceau.
Shédiac (à l'est), ponceau.
Saint-Eloi, ponceau.
Saint-Eloi, pont de Barlows.
Saint-Jean-Port-Joli, ponceau.
Saint-Michel, ponceau.
Saint-Charles, jonction, ponceau.
Saint-Henri, pont.
Saint-Nicolas (à l'ouest), pont.
Saint-Nicolas (à l'est), pont.
Saint-Apollinaire (à l'ouest), pont.
Saint-Henri, jonction, ponceau.
Saint-Jean-Chrysostôme, ponceau.
Saint-Apollinaire (à l'ouest), ponceau.
Sutherland-River, pont.
Springhill-Junction, ponceau.
Sydney, ponceau.
Truro (à l'ouest), ponceau.
Tracadie (2 milles à l'ouest), ponceau.
Trenton, ponceau.
Dorchester, en haut, ponceau
Pointe-Williams, ponceau.
Merigomish-ouest (¼ de mille à l'est), pont.

PONTS À TABLIER INFÉRIEUR.

On a réparé au cours de l'exercice les ponts à tablier inférieur qui suivent:—

Lakeside, pont à tablier inférieur.
Nappan, pont à tablier inférieur.
Brookvill, pont à tablier inférieur.
Wallace, pont à tablier inférieur.
Humphreys, pont à tablier inférieur.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Il a été fait les réparations nécessaires aux gares, logements et dépendances de la ligne aux localités suivantes:—

Aston-Junction.
Amqui.
Adamsville.
Acadieville.
Apohaqui.
Anagance.
Athol.
Aulac.
Amherst.
Avondale.
Alton.
Afton.
Antigonish.
Bagot.
Bic.
Beaurivage.
Blacklands.
Belledune.
Beaver-Brook.
Bartibogue.
Bathurst.
Barnaby-River.
Belmont.
Blackville.
Boiestown.
Bloomfield.
Big-Beach.
Boisdale.
Berrys-Mills.
Barrochois.
Browns-Point.
Carmel.
Chaudière.
Chaudière-Curve.
Chaudière-Junction.
Merigomish.
Chaudière-Junction.
Cacouna.
Campbellton.
Causapscal.
Charlo.
Chatham-Junction.
Chatham.
Coal-Branch.
Cross-Creek.
Coal-Brook.
Collège.
Calhouns.
Conns-Mills.
Drummondville.
Daveluyville.
DeLotbinière.
Dessaint.
Dickies.
Dunsinane.
Dorchester.

Denmark.
Debert.
Darmouth.
East-Mines.
Elmsdale.
Eureka.
Elgin-Road.
Folleigh.
Fairvale.
Frédéricton.
Gibson.
Gloucester-Junction.
Greenville.
Glengarry.
Grand-Narrows.
Georges-River.
Harbour-Bouchie.
Heatheron.
Halifax.
Hopewell, Hilden.
Harcourt.
Hodgins.
Harlaka-Junction.
Ile-Verte.
Boundary-Creek.
Brookville.
Bedford.
Bayfield-Road.
Jubilee.
Kent-Junction.
Kinsac.
Laurier.
L'Islet.
Lavergne.
Petit-Métis.
Lévis.
Lemieux.
Loggieville.
Londonderry.
Lenwood.
Leitches-Creek.
Lyons-Brook.
Lock-Broom.
Mitchell.
Moffats.
Millstream.
Métapédia.
Millerton.
Murdock.
Moncton.
McGivneys.
Ferme Modèle.
Memramcook.
McKays.
Rimouski.
McKinnons-Brook.
McIntyres-Lake.
Meadowville.
Maccan.
Dalhousie-Junction.
Dalhousie.
Derby-Junction.
Doaktown.
New-Mills.
New-Castle.
Norton.
Nicolet.
Nappan.
New-Glasgow.
North-Sydney.
Old-Lake-Road.
Onslow.
Orongedale.
Oxford.
Oxford-Junction.
Pictou.
Petit-Rocher.
Pugwash.
Pugwash-Junction.
Pointe-Tupper.
Piedmont.
Pictou-Landing.
Painsec-Junction.
Petitcodiac.
Penobsquis.
Pointe-du-Chêne.
Plumsweep.
Rivière-Ouelle.
Rivière-Ouelle-Junction.
Rivière-du-Loup.
Rimouski.
Richardville.
Rogersville.
Rothesay.
Red-Pine.
Riverside.
River-Philip.
Indiantown.
Iona.
Jacquet-River.
James-River.
Richmond.
River-Dennys.
Sainte-Rosalie.
Saint-Germain.
Saint-Eugène.
Saint-Apollinaire.
Saint-Cyrille.
Saint-Winceslas.
Saint-Léonard.
Saint-Nicolas.
Saint-Joseph.
Saint-Charles-Junction.
Saint-Pierre.
Saint-Jean-Chrysostôme.
Saint-Pacôme.
Saint-Romuald.
Saint-Louis.
Sain-Valier.
Saint-Henri.
Sainte-Arsène.
Sainte-Flavie.
Saint-Fabien.
Saint-Simon.
Saint-Eloi.
Saint-Philippe de Néri.
Saint-Alexandre.
Saint-Pascal.

Saint-André.
Saint-Octave.
Saint-Alexis.
Saint-Jean.
Mulgrave.
Mines-Road.
Milford.
Sackville.
Sydney.
Sylvester.
Torryburn.
Tracadie.
Dorchester, en haut.
Wilson.
Merigomish-ouest.
Wentworth.
Renforth.
Riversdale.
River-John.
Stellarton.
Sydney-Mines.
Salisbury.
Thompson.
Trenton.
Villeroy.
Wallace.
Wellington.
Sussex.
Spring-Hill-Junction.
Shubenacadie.
Rivière-du-Sud.
Scotsburn.
Trois-Pistoles.
Truro.
Tatamagouche.
Westville.
West-Bay-Road.
Windsor-Junction.

Au cours de l'exercice on a fait les réparations nécessaires à toutes les dépendances: water-closets, remises à wagonnets, charbonniers, réservoirs, etc.

On a aussi fait, à Saint-Jean, les réparations nécessaires aux bâtiments suivants:—

Hangars, numéros 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13.
Elévateur à grain.
Remise des trains.
Logement du conducteur.
Guérite du garde-barrière.
Bureau de la cour.
Gare.
Logements (Intercolonial).
Bureau de l'inspecteur des wagons.
Rotonde.
Hangar à marchandises.

Ont été réparés, à Richmond et Halifax, les bâtiments suivants:—

Etables.
Gare de la rue North.
Remise des trains de la rue North.
Hangars numéros 1, 2, 3, 4 et 8.
Gare de Richmond.
Maison sur propriété Cunard.
Ateliers à Willow-Park.
Ateliers de réparation des machines, rue North.
Hangar à marchandises en brique.
Poste.
Hangar à marchandises, D.A.R.
Bureau des messageries.
Sydney.
Balances sur voie, T. E. P.
Bâtiments du Kempt-Road.
Abri du laitier.
Bureau des billets, rue Hollis.
Bureau de l'immigration.
Forge, T. E. P.
Poste d'aiguillage.
Quai de chargement, T. E. P.
Bâtiment du nettoyeur des voitures.
Dépôt de houille, Richmond.
Maison appartenant à l'Intercolonial, n° 218, Campbell's-Road.

A Moncton, au cours de l'exercice, on a réparé les bâtiments suivants:—

Gare.
Charbonnerie.
Cottage de l'Etat (occupé par M. Pottinger.)
Cottage de l'Etat (occupé par M. Tiffin).
Usine d'éclairage électrique.
Nouveaux ateliers.
Bureaux généraux.
Cottages de l'Etat (rues Main et Bridge).
Vieux ateliers.
Hangar à marchandises.
Hangar de transbordement.
Etables.
Quai de la gare.
Bureau de la cour.
Glacière.
Forge de la voie.
Bureau du parcours, wagon-mille.
Remise des locomotives.
Bureau de l'électricien.
Balances de la voie.
Quai de l'atelier des wagons.

On a réparé les rotondes et les ateliers des endroits suivants:—

Drummondville.
Campbellton.
Pointe-du-Chêne.
Oxford-Junction.
Truro.
Pictou.
Pirate-Harbour.
Sussex.
Gibson.
Nicolet.
Dalhousie.
Saint-Jean.
Sydney-Nord.
Rivière-du-Loup.
Sainte-Rosalie.
Richmond.
Blackville.
Chaudière-Junction.
New-Castle.
Darmouth.
Pointe-Tupper.
Spring-Hill-Junction.
Stellarton.
Sainte-Flavie.
Loggieville.
Amhurst.

Des réparations nécessaires ont été faites aux quais de chargement des gares suivantes:—

Aston-Junction.
Amqui.
Adamsville.
Apohaqui.
Anagance.
Amherst.
Afton.
Brown-Point.
Bedford.
Big-Beach.
Boisdale.
Barrachois.
Bayfield-Road.
Belmont.
Boundary-Creek.
Brookfield.
Brockville.
Blackville.
Barnaby-River.
Bathurst.
Bartibogue.
Belledune.
Beau-Rivage.
Berry's-Mills.
Chaudière-Curve.
Chaudière-Junction.
Campbellton.
harlo.
mel.
an.
Creek.
re.
ch.
dge.
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
D
Dic
Dalh
Dalho
Dessain
Daveluyv
Drummond
Debert.
East-Mines.
Eureka.
Elmsdale.
Elgin-Road.
Ferguson.
Folleigh.
Fort-Lawrence.
Fairvale.
Gloucester-Junction.
Grenville.
Glengarry.
Grand-Narrows.
Georges'-River.
Heatherton.
Halifax.
Hildon.
Hodgins.
Harbour-Bouchie.
Harlaka-Junction.
Ile-Verte.
Indiantown.
Iona.
James-River.
Jacquet-River.
Jubilee.
Kent-Junction.
Kinsac.
Lyons-Brook.
Lock-Broom.
Leitches-Creek.
Lendwood.
Londonderry.
Petit-Métis.
L'Islet.
Lévis.
Laurier.
Lemieux.
Mitchell.
Millstream.
Moffats.
Murdock.
Moncton.
Ferme-Modèle.
Memramcook.
McKays.

Millford.
Millford.
Mulgrave.
Merigomish.
Mines-Road.
Maccan.
McIntyre's-Lake.
McKinnons'-Brook.
Meadowville.
Métapédia.
Millerton.
Nappan.
Norton.
New-Castle.
New-Mills.
Sydney-Nord.
New-Glasgow.
Old-Lake-Road.
Orangedale.
Onslow.
Oxford.
Oxford-Junction.
Penobsquis.
Petitcodiac.
Pointe-du-Chêne.
Plumsweep.
Piedmont.
Pictou-Landing.
Pointe-Tupper.
Pictou.
Pugwash.
Pugwash-Junction.
Pointe-Lévis.
River-John.
Renforth.
Rothsay.
Rogersville.
Red-Pine.
Richardville.
Rimouski.
Rivière-du-Loup.
Rivière-Ouelle.
Sainte-Rosalie.
Saint-Germain.
Saint-Eugène.
Saint-Apollinaire.
Saint-Léonard.
Saint-Cyrille.
Saint-Nicolas.
Saint-Winceslas.
Saint-Joseph.
Saint-Charles-Junction.
Saint-Pierre.
Saint-Jean-Chrysostôme.
Saint-Pacôme.
Saint-Romuald.
Saint-Louis.
Saint-Valier.
Saint-Henri.
Sainte-Anne.
Saint-Arsène.
Sainte-Flavie.
Saint-Luc.
Saint-Fabien.
Saint-Simon.
Saint-Eloi.
Saint-Philippe de Néri.
Saint-Alexandre.
Saint-Pascal.
Saint-Octave.
Saint-Jean.
Saint-Anaclet.
Stellarton.
Rivière-du-Sud.
Sussex.
Sydney.
Sylvester.
Sackville.
Scotsburn.
Spring-Hill-Junction.
Tracadie.
Truro.
Thompson.
Trenton.
Torryburn.
Trois-Pistoles.
Dorchester, en haut.
Villeroy.
Windsor-Junction.
Wellington.
Waverly.
West-Bay-Road.
Wilsons.
Westville.
Wallace.

De nouveaux bâtiments ont été construits aux endroits suivants:—

L'Islet, nouvelle remise à outils.
Lévis, maisonnette pour aiguilleur.
Bic, maisonnette pour garde.
Bic, remise à outils.
Campbellton, remise à outils.
Moncton, maisonnette pour aiguilleur.
Saint-Jean, poste de police.
Mulgrave, glacière.
Campbellton, glacière.
Rivière-du-Loup, glacière
Calhouns, gare.

On a, au cours de l'exercice, installé de nouvelles balances sur la voie aux endroits suivants: Truro, Stellarton et Newcastle.

La voie et les constructions ont été maintenues en bon état et la ligne est en excellente condition comme jamais.

Je demeure, monsieur,

Votre dévoué serviteur,

T. C. BURPEE.

Bureau de l'Ingénieur de la voie,
Moncton, N.-B.
15 mai 1911.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT DE LA TRACTION ET DU MATÉRIEL ROULANT,

MONCTON, N.-B., 21 juin 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport du service de la traction et du matériel roulant pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

L'état général du matériel roulant est bon, sauf les wagons et locomotives hors service et dont il est rendu compte au rapport ci-annexé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. R. JOUGHINS,
Surintendant de la traction.

D. POTTINGER, I.S.O.,
Vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU COMPTABLE DU SERVICE MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 20 juin 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du service mécanique pour l'exercice expiré le 31 mars 1911, comme suit:—

A.—Etat indiquant le nombre des locomotives et des différentes catégories du matériel roulant en service sur la ligne.

B.—Etat indiquant le nombre de milles parcourus et la quantité de houille, d'huile, de graise et de chiffons consommés par les locomotives.

Suit aussi un sommaire des principaux ouvrages exécutés aux ateliers des locomotives et des wagons à Moncton, Halifax et à la Rivière-du-Loup.

On a acheté, au cours de l'année, le matériel roulant sousmentionné et dont le coût a été porté au compte des renouvellements (revenu):—

10 locomotives à marchandises, du type consolidation.
4 locomotives à voyageurs, du type Pacifique.
5 voitures à voyageurs de première classe.
3 wagons-poste.
2 wagons à bagages.
3 voitures à colons.

Des 10 locomotives consolidation, 9 ont remplacé 26 vieilles locomotives de petit type et l'on a rayé du registre 17 de ces dernières, ce qui a réduit notre nombre total de locomotives de 414 à 397. Cependant, la puissance de traction des 9 locomotives modernes excède celle des 26 autres de 35,976 livres.

On a reconstruit aux ateliers de Moncton, au compte des renouvellements (revenu), les wagons suivants pour en remplacer un égal nombre hors service:—

La voiture n° 15 de première classe, reconstruite avec l'ancien wagon-lit Gaspé.
6 fourgons.
4 wagons à bestiaux.
4 wagons plates-formes, et un wagon à gratte-neige oblique reconstruit d'un wagon plate-forme.

On a commandé à nos ateliers de Moncton la reconstruction des wagons suivants, dont le coût doit être porté au compte des renouvellements (revenu), et les travaux sont en cours d'exécution:—

1 wagon réfrigérant.
50 wagons couverts, d'une capacité de 60,000 livres.
10 fourgons.
36 wagons plates-formes, d'une capacité de 80,000 livres.
3 voitures à colons.
1 voiture pour les hauts fonctionnaires, en remplacement du n° 75 brûlé en 1906.

On a fini cette année le posage d'échelles latérales aux wagons couverts.

On a muni de freins à air 168 wagons à marchandises et fourgons, 1 chasse-neige et deux wagons auxiliaires; 12 wagons à marchandises ont été munis de freins à air à action directe.

Au cours de l'incendie qui a presque entièrement détruit la ville de Campbellton en juillet dernier, ce département a subi les pertes et les dommages qui suivent: la rotonde avec les machines et les outils et le matériel qui y était serré a été complètement détruite; sept locomotives ont été fort endommagées; quatre wagons à marchandises, un wagon-tombereau convertible Hart et un wagon à gratte-neige ont été détruits; la citerne, 250 connes de houille et 60 cordes de menu bois ont aussi été consumées.

Une nouvelle remise à locomotives de 28 stalles a aussi été construite pour remplacer la plus petite qui a été détruite; on l'a pourvu des machines et outils nécessaires, et elle est maintenant occupée par nos locomotives.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. WALKER,
Comptable du service mécanique.

G. R. JOUGHINS,
Surintendant de la traction, chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

TABLEAU indiquant le nombre des locomotives, voitures, wagons de différentes classes, etc., le 31 mars 1910 et le 31 mars 1911.

—	Locomotives.	Wagons-lits, 1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons à bagages couverts.	Wag. d'instruct. frein à air.	Wagons-automobiles à vap.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1910.	403	40	47	9	12	127	93	32	64	6	1	4
A remplacer le 31 mars 1910.	11	1	3	..	..	8	6	2	1	..	..	..
Total du matériel le 31 mars 1910.	414	41	50	9	12	135	99	34	65	6	1	4
Acheté au cours de l'année au compte du capital, rien.												
Construits aux ateliers de Moncton au compte du capital.....	....	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..
Acheté au cours de l'an. au compte des renouvell. (revenu)	....	..	..	..	..	....	..	..	1	..	..	..
Changé, dans les ateliers, de plate-forme en wagon à gratte-neige..	....	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..
A déduire 17 loc. de petit type tel qu'indiqué ci-dessous.....	17	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..
Total du matériel le 31 mars 1911.	397	41	50	9	12	135	99	34	66	6	1	4
A être remplacés le 31 mars, tel que ci-haut indiqué............	11	1	3	..	..	8	6	2	1	..	..	..
Condamnés et détruits au cours de l'année.....	18	1	1	..	..	1	3	1	..	..	..	..
Total des wagons condamnés et détruits	29	2	4	..	..	9	9	3	1	..	..	..
Rempl. au cours de l'an. au compte des renouvell. (revenu):—												

—	Wagons à marchandises, couverts.	Wagons réfrigérants.	Wagons plates-formes.	Wagons à bois à pâte.	Wagons-réservoirs à huile.	Wagons à clapets.	Wagons découverts.	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons-bascules à cadres d'acier (houille).	Wagons à bestiaux.	Wag.-bascules convertibles.	Wagons auxiliaires.	Fourgons.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1910.	6798	143	3000	52	40	997	10	439	130	144	200	23	114
A remplacer le 31 mars 1910.	297	1	58	..	..	49	7	3	....	4	....	..	5
Total du matériel le 31 mars 1910.	7095	144	3058	52	40	1046	17	442	130	148	200	23	119
Acheté au cours de l'année au compte du capital, rien.													
Construits aux ateliers de Moncton au compte du capital.....	....	....	....	..	..	....	..	....	....	....	....	..	....
Acheté au cours de l'an. au compte des renouvell. (revenu)	....	....	....	..	..	....	..	....	....	....	..	..	....
Changé, dans les ateliers, de plate-forme en wagon à gratte-neige..	....	....	1	..	..	....	..	....	....	....	....	..	....
A déduire 17 loc. de petit type tel qu'indiqué ci-dessous.....	....	....	....	..	..	....	..	....	....	....	....	..	....
Total du matériel le 31 mars 1911.	7095	144	3057	52	40	1046	17	442	130	148	200	23	119
A être remplacés le 31 mars, tel que ci-haut indiqué............	297	1	58	..	..	49	7	3	....	4	....	..	5
Condamnés et détruits au cours de l'année.....	162	1	89	2	..	158	5	12	....	2	1	..	13
Total des wagons condamnés et détruits	459	2	147	2	..	20	71	2 15	....	6	1	..	18
Rempl. au cours de l'an. au compte des renouvell. (revenu):—													

—	Wagons à poêles.	Wagon à gaz Pintsch.	Total.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Chasse-neige doubles.	Wagons à gratte-neige.	Total, chasse-neige et wagons à gratte-neige.	Grues à vapeur.	Wagons à ballast.	Wagons de forage.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1910.	..	..	12525	52	20	2	2	1	40	117	15	2	1
A remplacer le 31 mars 1910.	..	..	445	1	..	..	..	..	..	1	..	..	..
Total du matériel le 31 mars 1910.	..	..	12970	53	20	2	2	1	40	118	15	2	1
Acheté au cours de l'année au compte du capital, rien.													
Construits aux ateliers de Moncton au compte du capital.....	1	1	2	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..
Acheté au cours de l'an. au compte des renouvell. (revenu)	..	..	1	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..
Changé, dans les ateliers, de plate-forme en wagon à gratte-neige..	..	..	1	..	..	..	..	..	1	1	..	..	..
A déduire 17 loc. de petit type tel qu'indiqué ci-dessous.....	..	..	.....	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..
Total du matériel le 31 mars 1911.	1	1	12972	53	20	2	2	1	41	119	15	2	1
A être remplacés le 31 mars, tel que ci-haut indiqué............	..	..	445	1	..	..	..	..	..	1	..	..	..
Condamnés et détruits au cours de l'année.....	..	..	452	..	..	..	..	..	1	1	..	..	..
Total des wagons condamnés et détruits	..	..	897	1	..	..	..	..	1	2	..	..	..
Rempl. au cours de l'an. au compte des renouvell. (revenu):—													

Achetés	11	2	3	..	..	5	..	3	1	..	..	..	....	....	....	..	..	....	..	....	....	....	...	..	....	..	..	41	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..
Reconst. aux ateliers de Moncton	....	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	....	....	5	..	..	....	..	....	....	4	....	..	6	..	..	61	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..
A déduire 17 vieilles loc. de petit type condamnées et remplacées par 9 loc. modernes du type consolid., ces 9 dernières en rempl. 26 des 29 condamn. et plus haut mentionnées, et ayant une puissance de traction de 338,697 liv. contre 302,721 liv. pour les 26	17	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	....	....	..	..	....	..	....	....	....	..	..	...	..	..	.....	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..
A remplacer le 31 mars 1911.	1	..	1	..	..	3	9	..	..	..	..	..	459	2	142	2	..	207	12	15	...	2	1	..	12	..	..	867	1	..	.	..	..	1	2	..	..	..
Plus le matériel en service et celui en réparation	396	41	49	9	12	132	90	34	66	6	1	4	6636	142	2915	50	40	839	5	427	130	146	199	23	107	1	1	12105	52	20	2	2	1	40	117	15	2	1
Total du matériel le 31 mars 1911.	397	41	50	9	12	135	99	34	66	6	1	4	7095	144	3057	52	40	1046	17	442	130	148	200	23	119	1	1	12972	53	20	2	2	1	41	119	15	2	1

MONCTON, N.-B.,
31 mars 1911.

Ci-suit est un rapport de l'ouvrage fait dans le département des locomotives à Moncton durant l'année:—

29 locomotives ont été partiellement reconstruites.
57 locomotives ont reçu des réparations générales.
32 locomotives ont reçu des réparations légères.
18 locomotives ont reçu de grosses réparations.
7 locomotives ont été converties de *compound* à simple cylindre.

Ateliers des chaudières—

23,276 tubes ont été posés.
58 plaques de côtés ont été faites.
37 plaques de tubes ont été faites.
14 plaques de portes ont été faites.
60 boîtes à feu ont été réparées.
23,676 tubes ont été réparés.
94 chaudières ont été éprouvées.
242 cheminées ont été faites.
8 cendriers ont été faits et 96 refaits.
70 traverses d'avant ont été faites.
27,813 boulons de serrage ont été posés.
110 trucks de tender ont été réparés.
76 cadres de tender ont été réparés.
8 réservoirs pour l'eau et pour l'huile ont été fabriqués.
30 seaux à houille ont été fabriqués et 28 réparés.
11 tenders ont été reconstruits.
27 longues cheminées ont été fabriquées.
30 coulisses de cendriers ont été fabriquées.
12 plaques à pelletage.
11 chaudières pour service d'eau ont été réparées, garnies de tubes neufs et éprouvées.
3 portes de cendriers ont été faites.
1,350 roues ont été rivées.
48 coussins de tender ont été réparés.
14 cheminées à bascule ont été faites.
21 marchepieds ont été fabriqués.
23,000 viroles en cuivre ont été faites.
5 pavillons de locomotives ont été réparés.
1 chaudière de chauffage a été réparée, garnie de tubes neufs et éprouvée.
31 plaques ont été taillées et poinçonnées pour le steamer *Scotia*.
9 coussins de tender ont été fabriqués.
15 seaux à cendres ont été fabriqués.
4 coussinets en acier ont été faits.
8 tuyaux intérieurs de cheminées de locomotives (*petticoats*) ont été faits.
100 grattoirs ont été fabriqués.
1 godet a été fabriqué pour pelle à vapeur.
23,700 tubes ont été nettoyés.

Forge—

2,018,986 livres de fer ont été forgés, y compris 906,560 livres de boulons.
776,279 livres d'acier ont été forgées.
144,161 écrous ont été fabriqués.

Atelier de tournage du cuivre—

Atelier des patrons—

Ont été faits et réparés les patrons suivants:—
353 pour la fonte et 70 ont été réparés.
56 pour l'acier fondu et 145 ont été réparés.
295 pour fontes de cuivre et 44 ont été réparés.
64 pour la fonte malléable et 53 ont été réparés.

Fonderie de cuivre—

On a produit ce qui suit à cet atelier:—
379,129 livres de coussinets.
49,840 livres de fontes de cuivre.
34,286 livres de plomb antimonial.
34,287 livres de métal antifriction.
450 livres de garniture métallique.
200 manomètres, 212 marteaux à air et 72 pompes à air ont été réparés.
39 graisseurs Burnside ont été remodelés.
379 outils à emboutir ont été réparés.
1,200 outils à emboutir ont été fabriqués.
100 cames de freins ont été fabriquées.
300 écrous de cames de freins et 150 vis ont été faits.
264 leviers de cloches ont été faits.
64 robinets de purge ont été fabriqués.
500 robinets à cylindres ont été fabriqués.
236 jeux de filières.
78 raccords de boyaux à incendie.
450 coussinets de machines ont été fabriqués.
600 hampes de pavillons ont été faites.
94 vérins ont été réparés.
60 robinets de tubes indicateurs ont été fabriqués.
318 vérins hydrauliques ont été réparés.
247 régulateurs de réchauffeurs ont été réparés.
74 injecteurs ont été réparés.
84 soupapes d'arrêt pour injecteurs ont été faites.
213 graisseurs Nathun ont été réparés.
2,350 godets à huile ont été fabriqués.
50 godets graisseurs à pistons ont été fabriqués.
174 régulateurs de pompe ont été réparés.
482 alésoirs ont été fabriqués.
84 soupapes et noix d'échappement de boîtes à vapeur ont été fabriquées.
108 petits robinets de tenders ont été fabriqués.
200 manomètres ont été réparés.
149 robinets de tenders ont été fabriqués.
290 robinets ont été fabriqués.
110 robinets d'essai ont été fabriqués.
224 coupe-tubes ont été fabriqués.
285 gabarits de roues ont été faits.
8 soupapes de distribution ont été fabriquées.
400 soupapes de robinets de cylindres ont été fabriquées.
300 jeux de garnitures de soupapes à vapeur ont été fabriqués.

Outre les ouvrages ci-dessus énumérés, un grand nombre de régulateurs à réchauffeurs, de modérateurs de pompes, de cylindres de freins, de graisseurs, de cylindres à air, de soupapes et de garnitures de chaudières ont été inspectés, réparés ou renouvelés sur les locomotives.

Atelier des pièces en cuivre, fer-blanc, etc.—

18,858 accouplements Westinghouse ont été fixés à des boyaux flexibles neufs.
5,513 accouplements de tuyaux à vapeur et de tuyaux avertisseurs ont été montés sur boyaux neufs.
20,467 coussinets ont été doublés.
59 réservoirs ont été réparés pour voitures à voyageurs.
32 tuyaux de réservoirs ont été faits.
689 feux de branchement ont été réparés et peinturés.
246 lanternes de queue et 138 feux-signaux ont été réparés et peinturés.
2 réservoirs à huile ont été fabriqués et 9 réparés.
299 godets graisseurs et réservoirs à huile ont été réparés.
275 feux de tête ont été réparés.
33 bidons à soupape pour l'huile ont été faits.
7 tuyaux de grue hydraulique ont été faits et 10 ont été réparés.
2,812 jeux de garnitures métalliques et 2,434 jeux de garnitures de tiges de soupapes ont été fabriqués.
114 lampes de manomètres ont été réparées.
15 lanternes à main ont été fabriquées.
167 bidons à eau ont été réparés.
234 plaques à graisseurs ont été faites.
99 cheminées ont été faites.
21 boîtes à houille ont été faites.
29 réservoirs à eau pour voitures.
28 joints de tuyaux en tôle galvanisée et 4 coudes ont été faits.
2 appareils à fondre la neige ont été fabriqués.
13 ventilateurs ont été fabriqués.
12 dessous de poêles ont été fabriqués.
9 chaudières en cuivre ont été fabriquées.
6 éviers ont été faits.
70 réflecteurs pour feux de tête ont été réparés.
6 caisses à glaces et 8 godets ont été fabriqués.
200 protecteurs de niveaux d'eau ont été fabriqués.
1,800 chapeaux de godets graisseurs ont été fabriqués.

On a fait de grandes tôles de protection contre les poêles de Hampton et aussi des tuyaux pour le calorifère.

On a réparé les gouttières du toit de la gare de Sackville.

Quatre water-closets et la tuyauterie nécessaire ont été installés dans les cottages de l'Etat à North-Crossing, Moncton.

On a remplacé les closets du hangar à marchandises à Moncton.

A Campbellton, on a fait l'installation au complet de cinq water-closets et de cinq éviers.

On a réparé à Moncton le système de chauffage des anciens et des nouveaux ateliers.

Tous les poêles entre Saint-Jean et la Pointe-du-Chêne ont été nettoyés, réparés et montés pour l'hiver, et l'on a réparé tous les tuyaux.

On a fait des réparations considérables aux ouvrages de plomberie de 14 gares le long de la ligne et aussi aux bureaux et ateliers de Moncton.

On a muni 124 tenders des tuyaux adaptés sur les trains de la ligne, tuyaux à signaux, à air et à vapeur, et tous les tuyaux à eau ont été examinés et réparés.

Il a été fait des réparations à la tuyauterie en cuivre, aux pompes, aux tuyaux réchauffeurs et tuyaux d'expiration, à la tuyauterie en cuivre des locomotives, ainsi qu'à tous les tuyaux en fer et tuyaux à air, etc., et toutes les chemises de tubes et cylindres ont été enlevées, réparées et replacées sur 132 locomotives.

Il a été fait à l'atelier des wagons des réparations aux lavabos, robinets, water-closets, lampes, à la tuyauterie, aux cuivres, etc., sur 307 voitures à voyageurs.

On a réparé les poêles, les tuyaux, les protecteurs, etc., de 23 fourgons et de 2 wagons à gratte-neige.

Les wagons stationnant à Campbellton et à Springhill-Junction ont été pourvus de poêles, tuyaux, etc.

Tous les poêles et tuyaux ont été réparés, nettoyés et montés dans les différentes gares entre Moncton et Campbellton, Loggieville et Frédéricton, et sur les embranchements entre Indiantown et Dalhousie, entre Moncton et Halifax et sur l'embranchement de Darmouth.

Atelier des tenders—

49 chasse-pierres et 2 pavillons ont été construits et 120 pavillons réparés.
43 caisses à eau de tenders ont eu des réparations générales, et 19 de grosses réparatoins.
1 tender a été allongé, 78 ont été réparés et l'on en a construit un neuf.
213 rideaux de pavillons et 265 coussins ont été confectionnés.
416 sièges ont été faits.
118 supports de lanternes de tête ont été faits.
179 châssis ont été faits et 250 réparés.
152 passerelles latérales ont été faites.
54 chaudières de locomotives ont été cerclées.
50 axes de freins ont été faits.
32 bancs et garde-corps ont été faits.
73 boîtes ont été faites et 114 réparées.
11 brouettes ont été faites et 59 réparées.
2 trolleys et 3 trucks ont été faits.
565 manches de marteaux, 1,900 manches de masses et 52 manches de clefs-anglaises ont été fabriqués.
12 cadres de tenders ont été construits.
8 longrines latérales ont été faites.
200 chemises de pompes ont été faites.
2 coffres à outils pour tenders ont été fabriqués.
4 coussins de trucks de tenders ont été faits.
112 maillets à emboutir ont été faits.
6 échelles ont été faites et 5 réparées.
12 seaux à houille ont été refaits.
46 portes de pavillons ont été faites.
10 secteurs dentés ont été faits.
16 dossiers ont été faits.

Atelier du mouvement—

170 coussinets de grandes têtes ont été fabriqués, rabotés et ajustés.
117 boulons à large tête ont été fabriqués et 222 ont été ajustés à des tiges.
257 douilles de tiges latérales ont été percées et 141 ont été fixées.
325 coussinets de petites têtes ont été rabotés et ajustés.
18 coiffes de boutons de manivelles ont été fabriqués.
39 couronnes de presse-étoupe des glissières ont été fabriquées.
116 rondelles de boutons de manivelles ont été faites.
68 coins à large tête ont été fabriqués et posés.
52 clavettes et rondelles ont été fabriquées.
163 douilles de joints articulés ont été faites et ajustées et 74 ont été taillées.
8 douilles de tiges de soupapes ont été faites et ajustées et 108 réparées.

194 cales de remplissage à larges arêtes ont été faites.
358 boîtes de roues motrices ont été percées et 302 rabotées.
223 coussinets de roues motrices ont été posées.
84 boîtes de roues motrices ont été faites, 85 réparées et 546 ont été montés sur tourillons.
272 coussinets de roues motrices ont été ajustés et doublés et 207 ont été redoublés.
80 coussinets de grandes barres de connexion ont été ajustés à nouveau et 88 ont été fabriqués et posés.
375 boulons de grandes bielles et 41 coussinets ont été faits.
36 écrous de tiges latérales ont été faits.
32 courroies de grandes bielles ont été faites et posées.
122 clefs de grandes bielles ont été faites et posées et 217 ont été réparées.
269 écrous de joints articulés ont été faits, perforés et ajustés.
312 boulons et rondelles de joints articulés ont été faits.
78 clefs de grandes bielles ont été faites et ajustées aux bielles.
380 colliers et tourteaux d'excentrique ont été réparés et 238 ajustés aux tourteaux.
394 bielles et boutons d'enclenchement d'excentrique ont été faits et réparés.
11 tourteaux d'excentrique ont été faits.
3 locomotives ont été munies de contrepoids.
41 graisseurs automatiques Elvin ont été posés.
5 tiges de pistons ont été fabriquées et 86 ont été ajustées aux traverses.
44 linguets de leviers de renversement de marche ont été faits et 34 réparés.
20 coulisseaux de tiges de tiroirs.
1 barre d'alésage a été faite.
60 soupapes ont été ajustées.
36 barres de transmission ont été réparées et ajustées à nouveau.
391 bandes pour garnitures de soupapes ont été faites.
4 clefs de tiges de piston ont été faites.
6 boîtes de leviers de renversement de marche ont été perforées.
1 patin de traverse et 108 clavettes ont été faits.
103 tés ont été garnis à nouveau de métal antifriction et polis.
42 écrous de tés ont été faits.
79 clefs ont été ajustées à des tés.
7 clavettes de tés ont été faites et 73 ajustées au tour.
21 coiffes de boutons de manivelles ont été faites et ajustées.
451 plaques latérales ont été faites et 233 ont été posées.
90 tiges latérales ont été réparées.
23 coussinets de grandes bielles ont été percés.
400 coussinets de tiges latérales ont été fabriqués et ajustés.
12 tiges du registre de vapeur ont été réparées et posées.
13 soupapes et 58 tiges ont été faites.
52 supports ont été faits et 10 supports de tiroirs ont été ajustés au tour.
104 douilles latérales ont été faites et ajustées à des tiges.
3 pièces centrales d'avant ont été percées.
180 guides d'excentrique et 33 clefs ont été faits.
4 douilles de coulisseaux ont été faites et ajustées.
18 coussinets de tiges latérales ont été réparés.
255 garde-ressorts ont été faits et posés.
8 bras de tés ont été faits et ajustés.
75 écrous de boutons de manivelles ont été faits.
8 tiges de pistons ont été réparées.
36 barres d'égalisation et 36 goupilles et coussinets ont été faits.

29 tés ont été mis en place.
60 clefs de tiges du tiroir ont été faites.
50 roues motrices ont été réparées.
4 têtes de soupapes ont été faites.
16 colliers d'eccentrique ont été faits.
1 tige de piston a été faite.
12 coussinets de boîtes de roues motrices ont été faits.
2 boîtes pour arbre du renversement de marche ont été faites.
13 viroles de chapeaux de régulateurs ont été faites.
118 coussinets pour arbre du renversement de marche ont été faits et ajustés.
21 plaques latérales ont été ajustées et rivées aux moyeux.
127 douilles de joints ont été percées et ajustées.
45 coussinets de grandes têtes ont été percés.
91 arbres de relevage ont été ajustés.
34 coussinets d'arbres de relevage ont été faits et 131 tourillons ont été ajustés et tournés.
18 boutons de manivelles ont été faits.
31 mâchoires de bielles d'excentrique ont été faites.
158 écrous de joints articulés ont été alésés, taraudés et façonnés au tour.
25 bras d'arbres de relevage ont été faits et posés.
219 coulisseaux ont été réparés et ajustés à nouveau.
82 tiges de soupapes ont été réparées.
60 bras d'arbres de relevage ont été posés et 31 ajustés au tour.
130 coussinets de boîtes d'arbres de relevage ont été faits à la machine et posés.
20 tiroirs cylindriques ont été réparés.
165 tiroirs ont été façonnés au tour.
51 soupapes ont été réparées et garnies.
6 coulisseaux ont été faits.
161 leviers de renversement de marche ont été réparés et posés.
89 bielles d'arrivée ont été réparées et posées.
127 leviers de régulateurs ont été réparés.
27 chapeaux de régulateurs ont été faits à la machine et garnis.
58 supports de leviers de changement de marche ont été réparés.

Atelier des machines—

360 tourillons et moyeux ont été façonnés au tour.
240 tés ont été planés de nouveau.
60 plateaux de cylindres ont été faits.
160 tiges de pistons ont été tournées et 40 ont été faites.
179 dessus de pistons ont été faits.
11 cylindres et demi-selles ont été posés.
10 pièces de fonte centrales de trucks de locomotives ont été ajustées.
480 barres directrices ont été ajustées au tour.
960 coins ont été faits.
240 patins ont été faits.
6 châssis de locomotives ont été fabriqués à la machine.
170 sifflets et 320 soupapes ont été réparés.
40 coffres à vapeur et 15 recouvrements ont été faits.
40 cornues à gaz ont été faites.
24 coussinets à cylindres ont été percés et ajustés.
8 marchepieds ont été faits.
10 guides de pivots ont été faits.

36 boîtes de trucks de locomotives ont été faites.
960 coins ont été planés à nouveau.
800 roues d'acier ont été percées.
26 essieux moteurs ont été posés et 34 percés.
248 bandages de roues motrices ont été posés et 818 tournés.
1,022 bandages de tenders ont été tournés.
7,083 nouvelles roues de fonte trempée ont été percées et mises sur essieux.
3,918 roues de seconde main en fonte trempée ont été percées et mises sur essieux.
1,028 nouveaux essieux ont été tournés et posés.
12,136 roues ont été sorties de leurs essieux.
4,496 bandages de wagons ont été tournés et 1,383 ont été percés et ajustés.
546 bandages de trucks de locomotives ont été tournés et 273 ont été percés et ajustés.
75 portes et cadres de boîtes à fumée ont été faits.
19 boutons de manivelles ont été faits.
11 tés ont été faits.
6,000 boulons de rapiéçage ont été faits.
900,000 boulons ont été filetés.
270,550 livres d'écrous ont été taraudés.
63,500 boulons de serrage ont été filetés.
48 roues de trucks de locomotives ont été posées.
2 dômes de soupapes de sûreté ont été faits.
2 porte-coussinets ont été faits.
8 bandages de wagons locomobiles ont été tournés.
26 bandages de trucks d'arrière ont été tournés.
23 essieux neufs de trucks ont été posés.
7 essieux neufs de wagons et 29 essieux neufs de trucks de locomotives ont été posés (Mulley).
49 essieux de tenders ont été reposés.
200 tampons de tubes ont été faits.
88,000 écrous ont été façonnés au tour.
400 boulons de serrage ont été faits.
3,000 chevilles de freins à air comprimé et 1,000 boulons ont été faits.
4,000 boulons à cylindres ont été faits.
800 bagues pour garnitures de pistons ont été faites.
10,481 boulons de locomotives ont été faits.
17,700 boulons ont été faits.
1,900 boulons d'entretoises ont été faits.
1 manchon d'acier a été fait pour le steamer *Scotia*.
2 arbres ont été faits pour le steamer *Scotia*.
9 pompes Knowles ont été réparées.

Il a été fait des réparations considérables à l'usine d'éclairage électrique à Saint-Jean.

Ouvrages spéciaux—

On a réparé des bouches de vapeur à l'usine de force motrice.

Tous les arbres de couche ont été resserrés dans la boutique du planage, dans celles des cuivres et des boulons.

On a construit une grue, qu'on a installée au-dessus de la perceuse.

Il a été fait des réparations au moteur et à la commande de la presse à roues.

Un élévateur à air chaud a été réparé.

On a examiné et en partie renouvelé les tubes de la chaudière de 500 chevaux.

On a enlevé les capuchons de 50 tubes et on a alésé les tubes pour les chaudières de 250 chevaux.

On a éprouvé les chaudières de l'usine de force motrice.

On a fait une cage à l'élévateur des magasins et réparé l'appareil de hissage.

On a changé le mécanisme de la grue électrique de l'atelier de montage.

Pour augmenter la provision de gaz on a changé le fourneau à l'atelier des chaudières.

On a changé le moteur de la ligne d'arbres à l'atelier du planage.

Les plateaux de l'excentrique de la chaudière ont été enlevés et planés, afin de permettre à la plaque de passer.

On a réparé la presse de la forge.

On a enlevé les mandrins du gros tour dans l'atelier des patrons et on les a remplacés par des nouveaux.

Des parties assorties de l'appareil-chauffeur ont été faites et posées.

Il a été fait des réparations à la pompe alimentaire.

Des réparations considérables ont été faites à la grue de la cour n° 15.

On a construit de nouvelles marches à l'escalier du bureau.

On a installé une nouvelle ligne de transmission d'énergie à travers des conduites allant de l'usine électrique à la forge.

Le système d'éclairage de nuit a été installé.

Dans l'atelier des wagons on a installé quatre blocs de béton pour soulever les wagons.

805 pieds d'enveloppe ont été posés sur tuyaux.
48 fanaux d'avant ont été réparés.
100 ferrements ont été réparés et replacés.
12 pavillons de locomotives ont été garnis de fils pour l'éclairage.
10 moteurs ont été installés et 6 réparés.
200 lumières électriques ont été renouvelées.
400 cordes ont été raccourcies et on a partout installé dans les ateliers des ampoules tungsten.
250 contrôleurs ont été réparés.
7 grues mobiles ont été réparées.
35 tubes *cooper hewitt* ont été remplacés et 16 lampes installées.
2 grandes machines à gaz ont été réparées.

Trois comptoirs pour magasins, 10 pieds d'arbre de transmission de pouvoir, 20 boîtes de distribution pour signaux à air comprimé, 9 châssis pour le bureau du contremaître des ateliers, 90 tiroirs à établis, 17 supports d'arbres intermédiaires, 12 poulies d'assemblage en bois, et 2 grues à flèche des vieux ateliers ont été modifiés et envoyés; un support pour la chaîne d'arrière de la grue locomobile de 60 tonnes, 3 grands râteliers de 22 pieds de long, 4 de large et 10 de haut, avec nombre de casiers de différentes grandeurs.

Ateliers des wagons—

On a construit les wagons suivants:—

1 wagon à fournitures.
1 wagon à gaz Pintsch.

Les suivants ont été reconstruits:—

6 fourgons.
1 wagon à gratte-neige.
4 wagons plates-formes.
1 voiture de première classe.
4 wagons à bestiaux.

Les suivants ont eu des réparations générales:—

7 wagons d'ortoirs.
8 voitures de première classe.
2 voitures de l'administration.
6 wagons à bagage.
187 wagons à marchandises.
5 wagons à gratte-neige.
2 wagons-restaurants.
9 voitures de seconde classe.
6 wagons-poste.
51 fourgons.
11 chasse-neige.

Ont subi de légères réparations:—

25 wagons-dortoirs.
1 wagon-salon.
53 voitures à colons.
17 wagons-poste.
13,212 wagons à marchandises.
2 wagons-locomobiles.
15 wagons-restaurants.
18 voitures de l'administration.
44 wagons à bagages.
22 fourgons.
94 voitures de première classe.
39 voitures de seconde classe.

Ont eu de moyennes réparations:—

18 wagons-lits.
6 wagons-salons.
30 voitures de seconde classe.
34 wagons à bagages.
2 wagons-locomobiles.
441 wagons à marchandises.
11 wagons-restaurants.
84 voitures de première classe.
28 voitures à colons.
13 wagons-poste.
1 fourgon.
1 wagon auxiliaire.

Ont été nettoyés, peinturés et vernis:—

8 wagons-restaurants.
17 wagons-lits.
64 voitures de première classe.
17 voitures à colons.
9 wagons-poste.
4 wagons-salons.
2 voitures d'administration.
30 voitures de seconde classe.
27 wagons à bagages.

Ont été peinturés, marqués de lettres, vernis et patronnés:—

258 voitures à voyageurs.
21 wagons réfrigérants.

5 wagons découverts en acier.
130 locomotives et tenders.
1 grue à vapeur pour la houille.
1,592 wagons à marchandises.
18 fourgons.
5 wagons à bestiaux.
1 grue pour les accidents.

Ont été peinturés et marqués de lettres:—

5 wagons réfrigérants.
3 wagons auxiliaires.
2 wagons de repos.
2 grues.
4 wagons-réservoirs.
2 wagons-basculeurs.
32 chasse-neige.

Atelier des wagons à marchandises—

227 trucks en bois ont été construits.
1,098 leviers Acme ont été adaptés à des wagons.
41 trucks Sterlingworth ont été renforcés.
171 wagons à marchandises, chasse-neige et wagons à gratte-neige ont été munis de freins à air.
231 wagons à marchandises ont été recouverts à neuf.
12 freins à main Miessner ont été posés.
12 tuyaux à air à action directe ont été adaptés à des wagons.
29 trucks ont été mis en service pour remplacer les Sterlingworth.

Ateliers à bois—

40 marchepieds et 1,000 traverses de bois ont été faits.
20 chasse-pierres ont été construits.
400 traverses maîtresses de trucks et 600 boudins de bois ont été faits.
500 axes de freins et 1,000 côtés de trucks ont été faits.
1,504 hampes de pavillons et 1,000 pièces pour attelages ont été faites.
1,049 commandes d'ouvrages pour le dehors ont été définitivement remplies.
2,158,742 pieds de bois ont été débités.

Atelier de rembourrage—

84 voitures de première classe ont eu de moyennes réparations: nettoyage des coussins, lavage de la peluche, etc.
8 voitures de première classe ont eu de fortes réparations: on a renouvelé les coussins, les tapis, lavé et teint la peluche, etc., etc.
18 wagons-lits et 11 wagons-restaurants ont subi de moyennes réparations.
9 wagons-salons ont subi de moyennes réparations.
7 wagons-lits et 2 wagons-restaurants ont eu de fortes réparations.
3 voitures de l'administration et 1 wagon-école pour freins à air ont eu de moyennes réparations.
551 rideaux de locomotives ont été faits.
332 sièges et dossiers de pavillons de locomotives ont été rembourrés.
12 jalousies de wagons et 67 sacs pour manche à eau ont été faits.
73 gros tuyaux de cuivre ont été recouverts d'amiante et de coton.

14 sacs et couvertures de grosse toile ont été faits.
96 coussins de fourgons ont été faits.
6 brancards ont été recouverts.

Il a aussi été fait beaucoup de petits ouvrages pour d'autres départements du chemin de fer: rembourrage de chaises, sièges et dossiers de bureau, et réparations de pavillons, grandes cartes, etc.

Atelier d'ébénisterie—

27 panneaux de placage ont été confectionnés.
39 grilles de glacières ont été fabriquées.
30 supports de dessous de lampes ont été fabriqués.
17 portes de réfrigérants pour wagons-restaurants ont été faites.
59 châssis de fenêtres de wagons ont été faits.
12 pupitres-tables avec rayons ont été faits.
2 chaises pour wagons-poste et 2 coffres-forts de trains ont été faits.
27 marches de vestibules et 7 portes doubles ont été faites.
8 tables de triage pour wagons-poste ont été fabriquées.
16 lits pliants et 9 portes de vestibules en acajou ont été fabriqués.
7 cadres de miroirs ont été faits et 59 avis ont été encadrés.
9 coulisses à jalousies ont été faites.
36 coins de bois et 50 montures de sièges ont été faits.
54 appuis-bras de sièges et 33 tringles de fenêtres ont été faites.
63 cadres de vitres peintes ont été faits.
3 dévidoirs à boyau d'incendie ont été faits.
16 tables de wagons-restaurants et un buffet ont été faits.

Ont été réparés à l'atelier d'ébénisterie:—

48 portières de wagons.
5 tabourets de dactylographe.
4 armoires.
9 tables.
8 chaises.
16 escabeaux.
2 portières de vestibules.
72 sièges de voitures.
4 casiers classeurs.
185 chaises de wagons-restaurants.
2 gabarits.
11 coffres-forts de trains.
16 pupitres.

On a aussi fait beaucoup de petits ouvrages.

Ouvrages spéciaux—

On a muni quatre voitures à voyageurs de tuyaux de chauffage à vapeur de deux pouces.

En 33 wagons-salons, wagons-lits et wagons-restaurants on a changé le mode d'éclairage en remplaçant la flamme ordinaire par des lampes à manteaux.

On a enlevé la soupape F-36 à triple détente de 2,244 wagons à marchandises, qu'on a munis de la nouvelle soupape K-1.

On a encore exécuté les ouvrages sousmentionnés pour les nouveaux ateliers:—

Un nouvel appareil gazogène et un élévateur à houille ont été achetés et installés.

Une explosion ayant en partie détruit le gazomètre, on l'a réparé et il fonctionne maintenant.

Une pompe à vapeur a été achetée et installée pour la mise en œuvre des vannes de l'ancienne usine à gaz.

Quatre grues à bras ont été commandées et deux installées au complet; les deux autres l'ont été en partie.

Une vieille grue à bras de cinq tonnes a été remaniée et en partie installée.

Six plaques tournantes de 96 pouces et quatre de 48 pouces ont été achetées pour le chemin de fer du service industriel et l'on en a installé sept. On a posé environ 3,000 pieds de voie de 21 pouces de large à l'occasion de ces nouvlles plaques.

Les anciennes grilles fixes ont été enlevées des deux chaudières de 250 chevaux, qu'on a déménagées des anciens ateliers, et on les a remplacées par des grilles à chaînes.

A l'extrémité est de l'atelier de réparations des wagons à marchandises, on a planchéié une partie de la cour, soit 300 pieds de long sur 130 de large, afin de faciliter la réparation des wagons, ce qui doublera presque la capacité de cet atelier dans les beaux temps.

On va installer l'an prochain dans les nouveaux ateliers trois cabinets à 9 sièges, un autre à 6 sièges et un troisième à un seul siège, tous achetés, de même que 6 urinoirs et 8 lavabos de 18 pieds.

Un plancher mezzanine a été construit en une partie de l'atelier des machines pour en faire le département de l'électricité, afin d'y réparer les moteurs, etc. On y a aménagé des rayons, des armoires, des râteliers et des établis, et on a entouré le tout d'un treillage. On a installé sur ce plancher un tour mobile.

Douze trolleys de voie étroite ont été construits pour les nouveaux ateliers.

La machine à nettoyer les déchets et le malaxeur ont été transportés des anciens ateliers et installés à celui des wagons à marchandises.

Cinquante-six tiroirs de métal ont été installés dans l'atelier de peinture des voitures de voyageurs.

On a posé les tuyaux pour ramener au réservoir l'eau utilisée à l'usine à gaz.

On a fabriqué en tôle galvanisée trois chapeaux et tuyaux de ventilation qu'on a placés au-dessus des cuviers dans l'atelier des voitures à voyageurs.

Trois machines soufflantes ont été enlevées de la forge et l'on a fait et installé les tuyaux pour amener l'air des soufflets.

Trente boîtes à déchets ont été faites pour les ateliers.

Une plaque de transfèrement a été construite à l'extrémité est de l'atelier de montage pour les voies de remisage des roues motrices.

Deux grues à bras ont été transportées des anciens ateliers dans les nouveaux.

On a acheté les machines suivantes pour les nouveaux ateliers et elles seront montées au cours du prochain exercice:—

- 1 machine à planer.
- 1 établi à scie universelle.
- 1 paire de cisailles à cornières doubles.
- 1 machine à mortaiser les essieux.
- 1 têtoir Ajax automatique à rivets de 1¾ pouce.
- 1 machine à appareiller.
- 1 ébarbeuse à écrous.
- 1 scie pour couper les métaux à chaud.
- 1 machine du type Knee n° 5.

Un tour à roues de locomotives, qu'on avait envoyé réparer et changer, a été installé à l'atelier de machines.

On a installé les machines suivantes:—

- 1 machine Landis à polir les tiges de pistons.
- 2 aiguisoirs.

Deux barres d'alésage Davies à expansion ont été reçues et ajustées aux machines à percer les roues de wagons.

On a déménagé une machine à percer de l'atelier des machines et on l'a installée dans l'atelier des voitures à voyageurs.

On a déménagé une machine à percer de l'atelier des machines et on l'a installée dans l'atelier des wagons à marchandises.

Une scie mécanique double a été transportée de l'atelier d'ébénisterie dans l'atelier des wagons à marchandises.

Les ouvrages ci-dessous énumérés ont été fabriqués dans les ateliers de Moncton et envoyés à la Rivière-du-Loup:—

Une armoire à impressions photographiées, neuf caisses à eau pour les forges, trois plaques pour cendriers fixes à chaudière, deux jeux d'outils pour tour à roues, un fourneau servant à la fabrication des ressorts, deux plaques tournantes de 48 pouces et une de 96 pour chemin de fer du service industriel, quatre portes de ventilateurs de forge, soixante tiroirs pour râteliers d'établis.

Les travaux courants qui suivent ont été exécutés dans le département des locomotives à Halifax:—

8 locomotives ont eu de fortes réparations et 182 en ont eu de spéciales.
35 tubes neufs ont été posés et 185 ont été percés.
16 chaudières ont été éprouvées.
6 paires de bandages de roues motrices ont été tournées.
6 roues neuves de trucks de locomotives ont été posées.
40 roues neuves de trucks de tenders ont été posées.
11,220 boulons ont été forgés.
13,520 boulons ont été vissés.
1,045 autres boulons ont été vissés.
8 locomotives et tenders ont été peinturés.
217 tiges de pistons et 210 jeux de garnitures métalliques de tiges de soupapes ont été faits.

Les ouvrages spéciaux qui suivent ont aussi été exécutés à Halifax.

On a installé au complet dans la cour de nettoyage des wagons, à la rue North, un appareil pour nettoyer les wagons par le vide.

A l'atelier de réparations des wagons on a fait beaucoup de petites réparations aux wagons au cours de l'année.

On a fait dans les ateliers au cours de l'année beaucoup de travail spécial pour les départements de l'entretien et du trafic.

Les ouvrages courants sousmentionnés se sont exécutés dans le département des locomotives à la Rivière-du-Loup:—

10 locomotives ont eu de légères réparations, 16 en ont eu de spéciales, 23 des réparations générales et 16 de fortes réparations.
492 tubes neufs ont été posés et 6,620 ont été percés.
9 boîtes à feu ont été raccommodées.
82 chaudières ont été éprouvées.
84 bandages de roues motrices ont été tournés.
67 trucks de locomotives, 220 trucks de tenders et 4 bandages de trucks d'arrière ont été tournés.
1 bouton de manivelle a été fait.
1 pavillon a été fait.
24 chasse-pierres ont été construits.
1 cadre de tender a été fait.
11,292 boulons ont été forgés et 34,547 ont été vissés.
2,514 autres boulons ont été vissés.
300 livres d'écrous ont été taraudés.
50 locomotives et tenders ont été peinturés.
1,680 jeux de tiges de pistons et 1,817 jeux de garnitures métalliques de tiges de soupapes ont été faits.

47,743 livres de fonte de fer ont été faites.

4 grues à houille ont été réparées.

Un grand nombre de wagons ont eu de légères réparations au cours de l'année.

Il s'est aussi fait beaucoup de travail pour les autres départements, au cours de l'année, dans les ateliers des locomotives et des wagons.

Chaudière-Junction—

On a reçu une pompe de 750 gallons et on l'installera au cours de l'an prochain.

Service de l'eau—

Ce service a été maintenu toute l'année en excellent état par toute la ligne.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus, et de la houille, de l'huile, de la graisse et des chiffons consommés par les locomotives au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1911.

Mois.	Locomotives, parcours.	Consommation.					Consommation moyenne par 100 milles.				
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile pour soupapes.	Chopines d'huile pour locomotives	Livres de graisse.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile pour soupapes.	Chopines d'huile pour locomotives	Livres de graisse.	Livres de chiffons.
1910.											
Avril........	732,565	42,017	9,291	20,981	2,491	833	12,848	1.27	2.86	.34	.11
Mai...........	689,328	37,280	9,135	19,799	2,430	549	12,114	1.33	2.87	.35	.08
Juin.........	734,840	37,915	9,696	20,708	2,551	451	11,558	1.32	2.82	.35	.06
Juillet..........	738,105	36,404	9,786	20,703	2,623	592	11,048	1.30	2.80	.36	.08
Août..........	736,099	37,410	10,028	21,584	2,576	718	11,384	1.36	2.93	.35	.10
Septembre.....	742,524	38,783	10,245	21,792	2,288	779	11,700	1.38	2.93	.31	.10
Octobre	730,796	41,690	10,002	21,472	2,696	859	12,778	1 37	2.94	.37	.12
Novembre.....	720,146	44,370	10,066	21,181	2,725	539	13,801	1.40	2.94	.38	.07
Décembre	771,728	50,729	11,122	23,711	2,718	711	14,724	1.44	3.07	.36	.09
1911.											
Janvier.......	737,888	48,642	10,199	22,389	2,550	861	14,760	1.38	3.03	.35	.12
Février.........	722,976	48,068	10,210	21,958	3,248	765	14,893	1.41	3.04	.45	.11
Mars.........	847,053	55,628	10,447	24,892	4,782	1,079	14,711	1.23	2.94	.56	.13
Total......	8,904,048	518,936	120,227	261,170	33,668	8,736	13,055	1.35	2.93	.38	.10

J. J. WALKER,
Comptable du service mécanique.

MONCTON, N.-B.,
31 mars 1911.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, exercice clos le 31 mars 1911.

1910.	Dr.	$ c.	$ c.	1910.	Av.	$ c.
31 mars..	Coût du chemin de fer Interc. jusqu'à cette date..	....	92,273,073 51	31 mars..	Dominion du Canada..................	92,273,073 51
	Agrandissement des installations à Halifax...	39,795 15				
	Pour renforcer les ponts..	47,440 93				
	Remise à loc. à la Rivière-du-Loup	62,347 47				
	Ateliers des loc. et des wag. ave: outillage et n uvelle cour à marchandises à Moncton.	80,437 01				
	Agrandissement des installations à St.-Jean..	6,000 28				
	Augmentation du service d'eau........... ..	18,320 68				
	Améliorations à Loggieville...	2,534 74				
	Détournement de la ligne, mines de Sydney....	100,000 00				
	Améliorations à Sainte-Rosalie.	2,105 79				
	Voie souterraine au passage Robinson.... .	4,189 16				
	Voie souterraine, près Beresford.......... ...	3,397 48				
	Détournement de la ligne à Chatham et embranchement aboutissant au quai..... ...	149,976 56				
	Passage au-dessus de la ligne à un mille à l'ouest du lac au Saumon..................	1,391 00				
	Ligne de raccourcissement à Moncton... .	53,857 66				
	Rotonde, etc., Jonction de la Chaudiè e	6,000 00				
	Améliorations à Lévis...	3,521 48				
	Agrandissement des installations à Truro.....	10,159 55				
	Mise en état d'exploitatiun le chemin de fer entre Indiantown et Blackville......	1,750 64				
	Agrandissement des inst. et augmentation des moyens d'exploitation le long de la iigne....	31,317 51				
	Protection générale des grandes routes.	7,039 48				
	Construction première	734 38				
	Doublement de la voie sur partie de la ligne...	5,625 72				
	Nouvelles mach. pour ateliers des loc. et wag..	37,983 70				
	Bâtiments et propriété à Campbellton........	75,000 00				
	Freins pneumatiques pour wagons à march...	3,952 80				
	Appareil à gaz Pintsch.	5,784 55				
	Prolongement de la ligne aux mines de Sydney.	155 75				
	Terrain à Gibson...............	4,578 10				
	Détournement du chemin pour éliminer passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville............	500 00		1911.		
		765,897 57		31 mars..		

Moins—Prod. de la vente du steamer *Rimouski*...	3,600 90	762,297 57	Dominion du Canada..................	762,297 57
		93,035,371 08		93,035,371 08

E. et O. E.

Moncton, N.-B.

S.-L. SHANNON,

Contrôleur.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DES RECETTES pour l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entr. de la voie et des constructions..	1,804,089 68	Transport des voyageurs...	2,899,419 82
Entretien du matériel.	2,223,908 83	" marchandises........ ...	6,344,595 66
Trafic...........................	196,228 65	Transp. de la malle et des messageries	449.797 44
Transport.....	5,149,139 46	Divers..........................	169,970 48
En général...........	222,610 17		
	9,595,976 79		
Balance.........	267,806 61		
	9,863,783 40		9,863,783 40

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN de la voie et des constructions, exercice terminé le 31 mars 1911.

		$ c.
N° 1.	Surintendance...................	52,929 99
" 2.	Ballast........................	59,955 13
" 3.	Traverses......................	219.382 24
" 4.	Rails.	168,633 36
" 5.	Autre matériel de voie............	127,212 53
" 6.	Chaussées et voies................	607,746 75
" 7.	Enlèvement de la neige, du sable et de la glace......	119,612 80
" 9.	Ponts, viaducs et ponceaux........	45,917 38
" 10.	Passages au-dessus et au-dessous de la voie.......	1,374 85
		1,402,765 03

ENTRETIEN de la voie et des constructions, exercice terminé le 31 mars 1911.

	$	c.
Nos 11. Passage à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux	37,465	12
" 12. Clôtures paraneige et contre le sable, et abris contre la neige	7,206	53
" 13. Signaux et appareils d'enclenchement	6,239	11
" 14. Lignes de téléphone et de télégraghe	1,231	49
" 16. Bâtiments, accessoires et terrains	274,760	30
" 17. Docks et quais	22,638	55
" 18. Outillage de voie et accessoires	21,379	10
" 22. Accidents	393	05
" 23. Papeterie et impressions	4,039	17
" 25. Divers	1,748	02
" 26. Entretien de voies communes, cours et autres, etc.—Dt	31,845	88
Av.	1,811,711	35
" 27. Entretien de voies communes, cours et autres—Av	7,621	67
	1,804,089	68

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S.-L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	$	c.
Nos 28. Surintendance	55,565	98
" 29. Locomotives à vapeur—Réparations	659,097	55
" 30. Locomotives à vapeur—Renouvellements	222,222	20
" 35. Wagons à voyageurs—Réparations	280,994	70
" 36. " " —Renouvellements	111,111	00
" 38. " marchandises—Réparations	567,593	43
" 39. " " —Renouvellements	166,666	80
" 44. Matériel flottant—Réparations	13,522	83
" 47. Machines et outils d'ateliers	49,986	65
" 49. Accidents	1,862	04
" 50. Papeterie et impressions	10,995	00
" 51. Entretien du matériel commun aux têtes de lignes—Dt	3,790	17
" 52. Divers	41,282	45
" 53. Outillage—Réparations	26,602	40
" 54. Outillage—Renouvellements	12,615	63
	2,223,908	83

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S.-L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES relatives au trafic, exercice terminé le 31 mars 1911.

	$	c.
Nos 57 Surintendance	57,991	79
58 Agences extérieures	68,926	69
59 Publicité	39,653	21
60 Papeterie et impressions	26,690	39
61 Associations du trafic	2,784	92
65 Autres dépenses	181	65
	196,228	65

E. et O. E. MONCTON, N.-B.

S.-L. SHANNON, *contrôleur.*

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS de transport, exercice terminé le 31 mars 1911.

	$ c.
N° 66 Surintendance	81,509 02
67 Expédition des trains	152,707 53
68 Employés de gare	656,553 27
69 Associations du service du pesage et des wagons	1,671 75
72 Fournitures et frais de gares	94,276 47
73 Chefs de cours et leurs employés	35,238 39
74 Conducteurs des cours et serre-freins	136,636 75
75 Mécaniciens préposés aux signaux et à l'aiguillage dans les cours	13,667 20
76 Fournitures et frais relatifs aux cours	20,795 20
77 Mécaniciens des cours	123,126 24
78 Frais des remises de locomotives—Cours	31,067 13
79 Combustible pour locomotives des cours	169,528 82
80 Eau pour locomotives des cours	9,717 57
81 Lublifiants pour locomotives des cours	3,502 06
82 Autres fournitures pour locomotives des cours	2,091 46
83 Services des voies communes et têtes de lignes—Dt	103,894 80
86 Mécaniciens de voies	514,394 13
87 Frais des remises de locomotives—Voie	257,495 38
88 Combustible pour locomotives de voie	1,590,802 56
89 Eau pour locomotives de voie	50,691 97
90 Lublifiants pour locomotives de voie	29,823 05
91 Autres fournitures pour locomotives de voie	14,275 00
94 Employés des trains	670,264 54
95 Fournitures de trains et dépenses	184,896 51
96 Enclenchements, aiguilles, signaux, etc.—Service	11,516 83
97 Signaleurs aux croisements et préposés aux barrières	11 810 64
98 Service de pont-levis	3,711 97
99 Enlèvement des débris d'accidents	17,221 47
100 Télégraphe et téléphone—Service	10,815 12
101 Service du matériel flottant	45,396 67
103 Papeterie et impressions	57,345 77
105 Divers	21,149 71
106 Pertes et dommages—Marchandises	36,696 44
107 " " " —Bagages	535 94
108 Dommages aux propriétés	25,705 83
109 " au bétail sur l'emplacement de la voie	3,851 50
110 Blessures reçues par des voyageurs	22,604 66
111 Service des voies communes—Dt	10,926 17
Av.	5,228,215 52
N° 84 Services des voies communes et têtes de lignes—Av	79,076 06
	5,149,139 46

E. et O. E. S. L. SHANNON,
MONCTON, N.-B. *Contrôleur.*

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS généraux, exercice expiré le 31 mars 1911.

	$ c.
N° 113 Appointements et frais des fonctionnaires en général	23,868 20
114 " " des commis et subalternes	92,054 26
115 Fournitures et frais des bureaux en général	3,186 55
116 Frais d'avocats	10,204 33
118 Frais du service des secours	9,399 96
119 Pensions	66,695 88
120 Impressions et papeterie	11,828 89
121 Autres frais	5,372 10
	222,610 17

E. et O. E. MONCTON, N.-B. S. L. SHANNON, *contrôleur.*

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA

Compte des approvisionnements généraux, exercice clos le 31 mars 1911.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A balance, 31 mars 1910		1,243,181 69	Par distrib. au cours de l'exerc. clos le 31 mars 1911	3,660,646 23	
Achats de l'exercice clos le 31 mars 1911	3,470,961 59		Ventes de matériel, combustible, etc	44,537 65	
Frais provenant des autres départements	358,597 75		Ventes de vieux matériel	285,114 07	
Main-d'œuvre	38,759 54				3,990,297 95
Appointements du personnel	28,100 83				
		3,896,419 71	Balance—		
			Réserves ordinaires, combustible compris	730,415 02	
			Matériel pour la voie et les ponts	418,888 43	
					1,149,303 45
		5,139,601 40			5,139,601 40

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

(Signé) C. F. BURNS,
Vérificateur des dépenses, C.F.I.

MONCTON, N.-B.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 31 mars 1911.

Dt.	$ c.	$ c.
A caisse		6 36
Approvisionnements généraux		1,149,303 45
Chefs de gare		176,060 69
Rece. général—Compte du fonds de prévoyance		605,625 52
Compte en suspens du vérificateur		26,664 02
Compte de caisse en transit		13,968 46
En magasin		22,988 63
Marchandises non réclamées		82 59
Frais en suspens pour voie et matériel		38,272 14
A grand-livre des compagnies et des particuliers—		
Acadia Coal Co	852 72	
Lignes de la côte atlantique	27 47	
Armour Car Lines	8 03	
H. et A. Allan	66 25	
Atlantic and Lake Superior Ry	4,313 20	
Atcheson, Topeka and Santa Fe Ry	854 30	
Ann Arbor Ry	8 07	
Alabama Great Southern Ry	15 41	
Armstrong Refrigerator Co	3 20	
Steamship 'Amelia'	70	
Austin Lumber Co	272 46	
Allis-Chalmers-Bullock	25 33	
John Abrams and Sons	22 29	
Austen Bros	12 00	
Boston and Maine Ry	678 55	
Baltimore and Ohio Ry	360 81	
Bangor and Aroostook Ry	13 92	
Commissaires des chemins de fer	63	
Buffalo, Rochester and Pittsburg Ry	32 27	
Buffalo and Susquehanna Ry	3 48	
Bessemer and Lake Erie Ry	30	
Bathurst Lumber Co	39 56	
Brown Machine Co	314 14	
Caraquet Ry	14,651 64	
Chemin de fer Pacifique-Canadien	20,282 24	
Charlottetown Steam Navigation Co	22 92	
Ch. de fer Pac.-Canadien (Div. du N.-B.)	4,048 75	
Central Vermont Ry	993 26	
Coal and Coke Co	2 96	
Canada Iron Corporation	7 00	

Av.	$ c.	$ c.
Par Dominion du Canada		1,434,474 70
Fonds de prévoy. des empl. de l'Intercolonial et du ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard		258,791 25
Compte de renouvellement du matériel		580,033 97
Compte de marchandises en transit		7,511 79
Compte de renouvellement de rails		166,042 17
Compte de renouvel. d'ass. contre le feu		10,966 57
Par grand-livre des particuliers et des compagnies—		
Amherst Malleable Iron Co	40 42	
Beersville Ry. and Coal Co	216 20	
J. Harvey Brownell	376 52	
Canadian Express Co	204 73	
Cape Breton Ry	8 27	
Cumberland Ry. and Coal Co	178 50	
Chatham Ry	07	
Chappell Bros	135 50	
Ben Cohen	298 49	
J. et A. Culligan	147 70	
Colonial Granite Co	102 00	
Cornwall and York Cotton Mills Co	263 78	
Louis E. Couture	125 70	
Crédit Foncier Canadien	545 81	
Ministère de la Justice	1,000 00	
Dubs & Co	98 63	
Dominion Iron & Steel Co	419 93	
G. Dumont	73 00	
W. H. Duffy	288 85	
Elgin and Havelock Ry	1 06	
Elmsdale Co	1,190 18	
T. E. Fernald & Co	223 50	
Grand Lake Lumber Co	383 00	
Garde-magasin général	80 97	
L. Goodspeed & Son	224 94	
Abner Gordon	180 72	
Gare de Halifax, maind'œuvre	1,773 69	
Harris Forge Co	385 00	
J. et D. A. Harquail	279 62	

Canadian Northern Railway	106 34	
Cincinnati, Hamilton, and Dayton Ry	35 21	
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry.	104 69	
Canada Atlantic and Plant Lines	0 67	
Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry.	142 08	
Chicago, St. Paul, Minneapolis and Omaha Ry.	8 43	
Cincinnati Northern Ry	1 52	
Chicago and North Western Ry	35 94	
S. Cunard & Co	26 53	
T. B. Calhoun	5 00	
G. S. Campbell & Co	21 00	
Chicago and Alton Ry	418 63	
Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Ry	510 82	
Chicago, Rock Island and Gulf Ry	8 43	
Chicago, Burlington and Quincy Ry	3 16	
Central Ry. of New Jersey	18 54	
Chesapeak and Ohio Ry	32 95	
Chicago and Eastern Illinois Ry	14 93	
		49,428 73
A Cleveland, Akron and Columbus Ry	5 55	
Cité de Moncton	137 50	
Hugh Cann & Son	1 16	
Central Ontario Ry	12 09	
Chicago, New York and Boston Refrigerator Ry	18 77	
Chicago, Indianapolis and Louisville Ry	242 31	
Chicago, Cincinnati and Louisville Ry	5 26	
Chicago, Indiana and Southern Ry	0 26	
Colchester Coal and Railway Co	369 35	
Chicago, Rock Island and Pacific Ry	26 47	
Chicago, Great Western Ry	18 20	
Central Indiana Ry	16 12	
Chicago, Peoria and St. Louis Ry	3 58	
Colorado Southern, New Orleans and Pacific Ry	8 00	
Copper Crown Co	45 13	
Central of Georgia Ry	10 45	
A reporter		2,032,671 86

Chas. et Davidson Hill	359 81	
Association de secours et d'ass. de l'Intercolonial et du chem. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	124 69	
Jones & Schofield	279 96	
J. A. Kirkpatrick	248 50	
I. Lord	73 50	
Logan Tanning Co	1 47	
Joseph Lecours	319 55	
J. A. Likely	1,459 60	
Montreal Rolling Mills	812 70	
Maritime Gypsum Co	40	
Nap. Mercier	69 50	
J. T. Munro	45 50	
D. H. McKay	161 07	
W. A. McKay & Co	138 00	
McLean Milling Co	649 76	
H. D. McLean	358 48	
McDougall's Limited	2.212 50	
Nova Scotia Steel and Coal Co	7,181 27	
Dan McNeil & Sons	388 77	
Compagnie de téléphone du Nouv.-Brunswick	14 62	
J. R. Porter	132 50	
N. Piché et Fils	266 94	
Peterborough Shovel and Tool Co	42 15	
Primrose Bros	159 67	
Pratt Bros	338 65	
Cie de Construction de Québec	51 44	
Edward Ruel	37 50	
Sessenwein Bros	2 73	
Savoie & Co	315 36	
Enoch Steeves	291 25	
J. Stevenson	233 32	
C. P. Stephen	102 50	
B. L. Tucker	197 69	
Ville de New-Glasgow	269 17	
S. E. Vaughan & Co	891 00	
Alex. Watson	356 00	
York & Sunbury Milling Co	197 45	
		28,031 75
Par grand-livre du trafic—		
Boston and Maine Ry	2,835 62	
Canadian Northern Ry	150 19	
Chemin de fer Pacifique-Canadien	13,466 22	
Charlottetown Steam Navigation Co	21 45	
Chicago, Burlington and Quincy Ry	246 25	
Canadian Northern Quebec Ry	1 80	
		25,493 37
A reporter		2,457,820 45

Nº 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report		2,032,671 86	Report		2.457,820 45
A Frank A. Cutting Co	9 97		Delaware and Hudson Ry	29 64	
Canada Foundry Co	89 14		Duluth, South Shore and Atlantic Ry	221 60	
Charleston and Western Carolina Ry	6 29		Denver and Rio Grande Ry	79 52	
Canada and Gulf Terminal Ry	1,989 57		Great Northern Ry. Line	1,856 95	
Cudahy-Milwaukee Refrigerator Line	38 48		Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	185 13	
Cornwall and Lebanon Ry	2 55		Illinois Central Ry	90 13	
Ministère de l'Agriculture	94 72		Interprovincial Navigation Co	13 80	
Dominion Tar and Chemical Co	10 65		Lake Shore and Michigan Southern Ry	26 78	
Manistère des Travaux publics	2,074 62		Maine Central Ry	5,266 49	
Ministère de la Marine et des Pêcheries	503 05		Northern Pacific Ry	572 32	
Ministère de la Milice et de la Défense	5,874 92		Minneapolis, St. Paul and Saut Ste. Marie Ry	511 41	
Dominion Atlantic Ry	6,129 88		New York Central and Hudson River Ry	107 73	
Dominion Coal Co	6,975 41		New York, New Haven and Hartford Ry	415 04	
Delaware and Hudson Ry	39 31		New Brunswick Coal and Ry. Co	18 95	
Delaware Lackawanna and Western Ry	23 95		Pennsylvania Ry	67 20	
Duluth, South Shore and Atlantic Ry	12 26		Pennsylvania Co	0 45	
Dominion Express Co	2 50		Quebec Central Ry	212 35	
Ministère de l'Intérieur	47 80		Southern Pacific Ry	175 45	
Ministère du Travail	2,701 00		Salisbury and Harvey Ry	1,439 54	
Minist. des Ch. de fer et Can.(compt. d'approv.)	1 17		Chemin de fer de Témiscouata	84 74	
Detroit and Mackinac Ry	2 08		Temiskaming and Northern Ontario Ry	190 68	
Dominion Molasses Co	3 00		Union Pacific Ry	192 77	
Detroit, Toledo and Ironton Ry	2 45		Wabash Ry	293 90	
Denver and Rio Grande Ry	1 83				28,774 10
Detroit and Toledo Shore Line	4 59		Par grand-livre du service des wagons—		
Doud Stock Car Co	1 40		Atlantic Coast Line	38 30	
S. A. L. Dewolfe & Son	155 16		Lake Terminal Ry	0 60	
Département du Service Naval	260 77		Condersport and Port Allegheny Ry	9 55	
Erie Ry	162 97		New York Central Lines	12 57	
Elder-Dempster Co	82 62		Pickens Ry	0 70	
Estey & Co	39 00		Woodstock Ry	1 20	
Erie and Michigan and Navigation Co	5 49		Wilkes-Barre and Hazelton Ry	0 35	
Capitaine J. A. Farquhar	9 60		Washington, Belt and Annapolis Ry	0 70	
Furness, Withy & Co	2 62				63 97
Agent préposé aux réclamat. sur marchandises	3 43				
Chemin de fer Grand-Tronc	16,038 54				
Great Northern Ry. of Canada	12 91				
Galena Signal Oil Co	126 75				
General Construction and Dredging Co	1 65				
Green Bay and Western Ry	6 25				
Great North Western Telegraph Co	425 56				

A	H. J. Garson & Co.	3 89	
	Great Northern Railway Line	37	
	Graham & Co.	58 43	
	German-American Tank Line	35 72	
	Chemin de fer du Grand-Tronc. En suspens	98 75	
	Grand Rapids & Indiana Ry	10 25	
	Halifax & South Western Ry	104,560 74	
	Hampton & St. Martins Ry	362 76	
	Hocking Valley Ry	66	
	J. Hillis & Sons	781 01	
	T. H. Hopkins & Co.	30 00	
	James Hutton & Co	114 00	
	Inverness Ry. & Coal Co.	444 12	
	Intercolonial Coal Mining Co	147 66	
	Illinois Central Ry	42 09	
	Imperial Oil Co	190 46	
	Kent Northern Co.	7,221 60	
	Kanawha & Michigan Ry	3 37	
	Kansas City Southern Ry	11 14	
	Kansas, Mexico & Orient Ry	1 77	
	D. G. Kirk	10,361 21	
	Chemin de fer de Lotbinière et Mégantic	2 03	
	Londonderry Iron & Mining Co.	21,370 37	
	Lehigh Valley Ry	295 49	
	Louisville & Nashville Ry	22 57	
	Lake Shore & Michigan Southern Ry	173 29	
	Long Island Ry	2 13	
	Lake Erie & Western Ry	7 49	
	F. W. Lipe	45	
	London Machine Tool Co.	10 00	
	R. S. Lowe	96 10	
	Lehigh & Hudson Ry	62	
	Lotbiniere Lumber Co.	3 25	
	Louisiana & Arkansas Ry	4 31	
	Louisiana Ry. and Navigation Co.	3 55	
	Gerald Lomer	160 50	
	Moncton & Buctouche Ry	1,169 37	
	Michigan Central Ry	61 38	
	Maine Central Ry.	36 95	
	Montmagny Light & Pulp Co.	756 09	
	T. Malcolm	2,040 80	
	Merchant's Despatch Transportation Co.	7 19	
	Missouri Pacific Ry	28 70	
	Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	12 34	
	Missouri, Kansas & Texas Ry	6 48	
	Maritime Coal, Ry. & Power Co.	801 24	
	Metropolita Steamship Co	31 88	
	Minneapolis & St. Louis Ry	8 41	
	A reporter		2,032,671 86

Par grand-livre des loyers :—		
Canada Railway News Co	666 60	
D. LeBlanc	20	
D. Hannah	1 06	
T. B. Cochran	1 40	
E. Thompson	73	
Canadian Express Co	03	
G. W. Shanklin	1 00	
		671 02
A reporter		2,516,361 29

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN général, exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

	Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
	Report		2,032,671 86	Report		2,515,361 29
A	Mobile & Ohio Ry	6 77				
	Milwaukee Refrigerator Transit Co	16 00				
	H. W. Monsell & Co	18 08				
	Miller's Tanning Extract Co	6 67				
	Morrell Refrigerator Line	6 29				
	Morrison & Clark	1,702 14				
	Mississippi River & Bonne Terre Ry	2 04				
	Montour Ry	71				
	Marine Ry Co	3 04				
	H. F. McDougall	8 46				
	W. P. McNeil & Co	6 25				
	Nelson McDougall	75 00				
	McLellan Lumber Co	40 00				
	McDonnell & O'Brien	18 82				
	New Brunswick Coal & Railway Co	49,281 81				
	New York Central & Hudson River Ry	394 69				
	National Despatch Line	13 31				
	Newfoundland Ry	217 77				
	New York, New Haven and Hartford Ry	73 79				
	Northern Navigation Co	15 41				
	New York, Chicago and St. Louis Ry	76 69				
	New Brunswick and P. E. Island Ry	3,181 72				
	Northern Pacific Ry	10 78				
	National Despatch—Great Eastern Line	222 39				
	Northern Central Ry	11 26				
	Norfolk and Western Ry	53 65				
	New York, Philadelphia and Norfolk Ry	1 14				
	New Orleans and North Eastern Ry	12 91				
	New York, Ontario and Western Ry	4 64				
	National Labour Congress	446 40				
	North Shore Ry	17 40				
	Northern New Brunswick and Seaboard Ry	168 96				
	New Brunswick Cold Storage Co	119 75				
	New Brunswick Pulp and Paper Co	80 03				
	Nashville, Chattanooga and St. Louis Ry	6 66				
	Newburgh and South Shore Ry	0 29				
	Oregon Railway and Navigation Co	6 25				
	Ministère des Postes	57,772 40				
	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	9,808 78				
	Gare de Pictou, main-d'œuvre	200 00				

Pullman Co	72 48	
Pennsylvania Ry	384 25	
Price Bros	1,336 02	
J. W. Pyke & Co	4 50	
Pennsylvania Co	64 36	
Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis Ry	2 38	
Père Marquette Ry	217 48	
Pittsburgh & Lake Erie Ry	23 19	
Philadelphia & Reading Ry	73 47	
Philadelphia, Baltimore & Washington Ry	12 05	
Pickford & Black	162 99	
Peoria & Eastern Ry	10 25	
Pittsburgh, Shamut & Northern Ry	0 48	
Peoria & Pekin Union Ry	1 33	
Pacific Fruit Express	45 36	
Félix Pichette	6 00	
Peerless Transit Co	12 45	
Preston Car & Coach Co	74 20	
Quebec Central Ry	986 33	
Quebec Southern Ry. (compte nouveau)	640 20	
Chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean	71 51	
Quebec Southern Ry. (vieux compte)	21,808 64	
Quebec Ry., Light and Power Co	0 30	
Rhodes, Curry & Co	8,317 68	
Rutland Ry	10 96	
Charles D. Ruddock	110 00	
Ryan & McDonnell	3,736 29	
William Routledge	6 61	
Record Foundry & Machine Co	13 65	
Railway Automatic Car Co	61 40	
Swift Refrigerator Line	27 10	
Salisbury & Harvey Ry	8,317 46	
Southern Pacific Ry	17 52	
Southern Ry	41 51	
St. Lawrence and Adirondack Ry	4 18	
Ligne du littoral	11 40	
St. Louis and St. Francisco Ry	26 36	
St. Louis South Western Ry	12 84	
St. Louis Refrigerator Co	1 30	
Station Ste-Monique	10 00	
Sanderson Manufacturing Co	14 87	
Santa Fe Refrigerator Despatch	15 95	
J. B. Sangster	13 18	
Station Sussex	25 00	
Shaw and Mason	179 66	
N. C. Scott	29 64	
A reporter		2,032,671 86

A reporter	2,515,361 29

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 31 mars 1911—*Fin.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report		2,032,671 86	Report		2,515,361 29
A Station Saint-Jean, main-d'œuvre	1,000 00				
Smith-Tyrer Co.	9 26				
San Antonio and Aransas Pass Ry.	41 00				
Chemin de fer de Témiscouata	176 83				
Texas and Pacific Ry.	18 34				
Toronto, Hamilton and Buffalo Ry.	2 38				
Trois Pistoles Pulp and Paper Co.	73 82				
Commissaires du ch. de fer Transcontinental	2,001 69				
E. Tiffin	5 06				
Toledo, St. Louis and Western Ry	5 56				
Toledo and Ohio Central Ry	2 39				
Toledo Peoria and Western Ry	0 61				
D. Tremblay	123 29				
S. M. Tweedie	49 90				
Toronto Construction Co.	519 55				
Trinity and Brazos Valley Ry	0 43				
Torrie and Winter	1 50				
Taylor and Arnold	16 41				
Ligne Vandalia	4 08				
Union Pacific Ry	30 13				
Wabash Ry	80 54				
Western Union Telegraph Co.	27 33				
A. N. Whitman and Son	150 00				
E. A. Wallberg	2 97				
Wabash Pittsburg Terminal Ry	0 46				
Wisconsin Central Ry	8 00				
M. Wood and Sons	45 62				
Wheeling and Lake Erie Ry	10 25				
Western Allegheny Ry	3 07				
West Jersey and Seashore Ry	0 40				
York and Carleton Ry	25 80				
		421,479 05			
Grand-livre des particuliers et des compagnies—En suspens:—					
Magasinier général	219 81				
Canada and Gulf Terminal Ry.	63 32				
Canada Car and Foundry Co.	115 39				
Dominion Atlantic Ry.	60 16				
Dominion Iron and Steel Co	271 25				
Halifax and South Western Ry	88 99				

D. G. Kirk	16 81				
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	40 80				
Fonds de prévoy. des empl. de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	61 58	938 11			
Grand-livre du trafic :—					
H. et A. Allan	2,049 83				
Allan Bros & Co	12 00				
Baltimore & Ohio Ry	20				
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry.	43 56				
Dominion Steamship Line	116 79				
Elder, Dempster Co	17 19				
Chemin de fer Grand-Tronc	37,230 40				
G. E. Beekman	10				
Lehigh Valley Ry	06				
Maritime Coal, Ry. & Power Co	94				
Newfoundland Ry	8,592 41				
Robert Reford Co	7 50				
Armée du Salut	2,684 88				
Uranium Steamship Co	1,401 12				
Western Passenger Association	23 94				
		52,180 92			
Grand-livre du service des wagons :—					
Atcheson, Topeka & Santa Fe Ry	25				
Albany & Hudson Ry	4 25				
Ashland & Western Ry	3 75				
Buffalo, Attica & Arcade Ry	35				
Bristol Ry	16 05				
Brockville, Westport & Western Ry	35				
Chicago, Peoria & St. Louis Ry	50				
Chesapeake & Ohio Ry	287 65				
Chicago, Cincinnati & Louisville Ry	137 25				
Darham & Charlotte Ry	1 20				
Des Moines Union Ry	5 60				
Dry Forks Ry	1 40				
Elgin & Havelock Ry	438 47				
Eastern Railway of New Mexico	24 50				
Eastern Carolina Ry	35				
Chemin de fer Grand-Tronc	20 00				
Genesse & Wyoming Ry	10 70				
Georgia Northern Ry	5 00				
Inverness Ry. & Coal Co	23 00				
Jamestown, Chautauqua & St. Louis Ry	9 80				
Mississippi River & Bonne Terre Ry	1 75				
Mount Jewett, Knizna & Riterville Ry	50				
Munising Ry	35				
New Orleans & Great Northern Ry	48 65				
New Orleans Public Belt Ry	22 75				
		1,509 46			
A reporter		2,507,841 29	A reporter		2,515,361 29

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report		2,507,841 29	Report		2,515,361 29
A Pittsburg, Shawmut & Northern Ry	7 70				
Quebec Ry, Light & Power Co	1 05				
Salisbury & Harvey Ry	369 10				
South Manchester Ry	30				
Trinity & Brazos Valley Ry	35 35				
Temiskaming & Northern Ontario Ry	25 90				
Tallhlah Falls Ry	2 10				
Unadula Valley Ry	04				
Wheeling Terminal Ry	1 05				
White River Ry	2 45				
Grand-livre des loyers :—					
J. Janowyce	5 84				
J. H. McLeod	6 00				
J. M. O'Brien	25 00				
Andrew Davies	5 67				
Newfoundland Ry	641 67				
D. Pichette	105 00				
Chemin de fer Pacifique-Canadien	429 15				
Charles A. Ethier	02				
Ministère des Postes	6 25				
Duncan McGee	2 00				
Steamer *Granville*	25 00				
N. Pushie	5 00				
Miramichi Lumber Co	15 00				
James Comeau	16 00				
Imperial Oil Co	13 50				
C. Vellieux	25 00				
N. Lamontagne	7 50				
Dame C. W. Carrier	216 00				
Olivier Gingras	54 00				
Mlle Camire	12 00				
Maurice Camiré	11 00				
Mde J. Atkinson	90 00				
Mde L. L. Roberge	88 00				
James Cloutier	36 00				
Frank Cloutier	4 50				
H. Begin	169 00				
Jean Lamothe	40 50				
Louis Boisvert	18 00				

Emilie St. Laurent	185 00	
Pierre Bernier	14 00	
Geo. Cloutier	36 00	
David Rouleau	36 00	
Arthur Lamontagne	24 00	
J. D. Demings	3 00	
Joseph Higgins	5 00	
E. J. Smith	1 00	
J. A. R. Weir	8 00	
G. W. White	3 75	
Mde Agnes Weir	2 00	
Henry O'Leary	1 00	
Mde D. McLean	1 00	
E. S. Vye	1 00	
James Sproull	1 00	
A. B. Copp	4 00	
Robert O'Leary	1 00	
Mde Desmond	1 00	
E. J. Smith	1 00	
W. J. Williams	1 00	
M. Patterson	1 00	
James Shannon	25	
John R. Stewart	50	
William Young	6 00	
Mde M. Bourgoin	1 00	
Charles Richards	1 00	
D. S. Harper	1 00	
P. McCourt	1 00	
Adam Mahar	25	
Geo. Mann	25	
Benj. Smith	25	
Geo. Lovett	25	
Municipalité d'Amqui	10 00	
D. McEvoy	5 00	
J. M. Dubé	1 00	
Price Bros	2 00	
Geo. B. Burnett	25	
B. Gladwin	6 00	
Atkinson & McLeod	3 00	
M. McLean	15 00	
Angus McIsaac	5 00	
J. Kirkpatrick	2 00	
John C. Gass	45 00	
M. A. McLeod	10 00	
David Richards	1 00	
Kilgour Shives	1 00	
George Stone	5 00	
James Ferguson	25	
A reporter		2,507,841 29

A reporter		2,515,361 29

N° 6—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN général, exercice clos le 31 mars 1911—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	....	2,507,841 29	Report	....	2,515,361 29
A John C. McNeil	10 00				
John Legere	5 42				
Geo. Lovett	75				
Alphonse Pineau	1 00				
John C. McNeil	5 00				
Rhodes, Curry & Co	1 00				
William Currie	4 25				
Acadia Coal Co	5 00				
H. T. McDougall	2 00				
Strathcona Coal Co	2 00				
Imperial Oil Co	5 00				
Canadian Express Co	6 25				
Fenelon Belziles	1 00				
Ville de Shédiac	2 00				
James Skean	6 00				
J. C. Jones	10 00				
D. C. McKenzie et R. Graham	20 00				
David Patterson	5 00				
Joseph Raymond	1 00				
M. A. McLeod	10 00				
Ville de Sydney	2 00				
W. R. Steeves	79				
LeClair & Daigle	1 00				
Central Telephone Co	19 00				
Le Crédit Municipal Canadien	5 00				
G. L. Tullock	1 00				
D. M. Grant	1 00				
W. F. Napier	1 00				
Canadian Express Co	6 25				
Harris Abattoir Co	10 00				
Ville de Sydney	2 00				
Charles Love	1 00				
James Barclay	2 00				
Saunderson Manufacturing Co	10 00				
Nova Scotia Telephone Co	10 00				
Ville de Rimouski	6 00				
Chemin de fer Pacifique-Canadien	1 00				
J. W. Laurie	5 00				
New Brunswick Cold Storage Co	502 00				
Henry McIntyre	5 00				

Toneman Wheaton	10 00		
James Archibald	1 00		
John W. Logan	5 00		
Henry Lunam	1 00		
Robert Douglas	2 00		
Antigonish & Sherbrooke Telephone Co	3 00		
Emile Paturel	2 00		
Geo. Cooper et J. P. Cunningham	10 00		
Ronald Chisholm	1 00		
S. W. Dimock	1 00		
Robert Crawford	1 00		
B. A. T. Underhill	1 00		
Sackville Hay & Feed Co	30 00		
Mackay Mining Co	10 00		
H. McHart	45 00		
H. M. Kent	5 00		
Samuel Melanson	5 00		
Doucett Bros	5 00		
Ville de Sydney	2 00		
New Brunswick Telephone Co	1 00		
Charles A. Vanwic	1 00		
Dominion Express Co	25 00		
Benjamin Trites	1 00		
Sydney Cement Co	25 00		
Sydney & Louisburg Ry	466 67		
Payzant Card & Co	5 00		
Dominion Express Co	20 00		
Canadian Express Co	48		
W. J. Kent	5 00		
Canadian Express Co	6 37		
Ville de Sydney-Nord	1 00		
		3,916 83	
Avances :—			
A E. H. McAlpine	140 00		
T. P. Owens	1,500 00		
H. M. Stevens	5 06		
Sir G. Falonbridge	500 00		
A. E. G. McKenzie	200 00		
A. R. Smith	20 00		
		2,365 06	
		2,515,361 29	2,515,361 29

E. et O. E.
MONCTON, N.B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des moyennes de l'année close le 31 mars 1911.

Longueur de voie	
Milles parcourus par locomotives	1,455·63
Nombre total de milles parcourus par les trains	8,904·048
" " " " par les wagons	6,970·346
	97,506·352
Proportion entre les recettes et les recettes brutes—	
Revenus provenant du transport	Per cent.
Revenus sur d'autres opérations que le transport	98·05
Recettes brutes par mille de voie .... Dollars	1·95
" " par locomotive-mille .... "	6,776·30
" " par train-mille .... "	1·11
" " par wagon-mille .... Cents	1·42
	10·12
Proportion des frais relativement aux recettes—	Per cent.
Entretien, de la voie et des ouvrages d'art	18·29
" du matériel roulant	22·55
Frais d'exploitation	1·99
Frais de transport	52·20
Frais généraux	2·26
Frais par train-mille—	Cents.
Entretien de la voie et des ouvrages d'art	25·88
" du matériel roulant	51·91
Frais d'exploitation	2·82
Frais de transport	73·87
Frais généraux	3·19
Frais par mille de voie ferrée—	Dollars.
Entretien de la voie et des ouvrages d'art	1,239·39
" du miatériel roulant	1,527·80
Frais d'exploitaton	134·81
Frais de transport	3,537·40
Frais généraux	152·93
Réparation des locomotives et wagons, par locomotive et par wagon—	Dollars.
Locomotives	1,585·65
Voitures à voyageurs	615·06
Wagons à marchandises	45·26

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

Etat des recettes, 1910-11.

Mois.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Poste et divers.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1910—				
Avril	223,675 84	563,502 99	63,302 67	850,481 50
Mai	212,529 19	515,131 66	40,578 92	768,239 77
Juin	263,678 76	524,270 22	50,122 64	838,071 62
Juillet	318,026 68	484,684 36	52,767 92	855,478 96
Août	353,587 99	507,987 93	48,372 14	909,948 06
Septembre	338,829 82	523,713 77	55,476 22	918,019 81
Octobre	254,826 10	548,251 67	54,006 93	857,084 70
Novembre	187,774 60	586,994 88	62,371 84	837,141 32
Décembre	212,035 06	552,657 33	64,335 94	829,028 33
1911—				
Janvier	177,710 66	465,391 02	48,312 13	691,413 81
Février	152,079 09	470,552 47	49,943 36	672,574 92
Mars	204,666 03	601,457 36	30,177 21	836,300 60
1910-11	2,899,419 82	6,344,595 66	619,767 92	9,863,783 40
1909-10	2,765,884 66	6,048,884 18	453,466 15	9,268,234 99

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

Relevé des voyageurs transportés, 1910-11.

Mois.	Local.		Entier.		Total.	
	Nombre.	Parcours.	Nombre.	Parcours.	Nombre.	Parcours.
1910—						
Avril	231,191	6,054,759	20,650	7,509,959	251,841	13,564,718
Mai	247,389	7,483,577	20,380	4,552,548	267,769	12,036,125
Juin	256,209	10,440,524	20,644	4,120,647	276,853	14,561,171
Juillet	314,140	12,389,161	31,449	4,659,760	345,589	17,048,921
Août	347,913	13,126,527	31,543	6,079,245	379,456	19,205,772
Septembre	290,312	13,452,386	31,518	5,977,085	321,830	19,429,471
Octobre	235,707	8,925,762	25,269	4,596,070	260,976	13,521,832
Novembre	208,380	6,578,041	16,220	3,286,325	224,600	9,864,366
Décembre	247,487	8,204,097	18,044	3,815,063	265,531	12,019,160
1911—						
Janvier	202,800	5,972,780	17,859	3,876,707	220,659	9,849,487
Février	176,161	5,227,037	11,866	3,194,318	188,027	8,421,355
Mars	210,746	6,377,687	19,018	6,481,157	229,764	12,858,844
1910-11	2,968,435	104,232,338	264,460	58,148,884	3,232,895	162,381,222
1909-10	2,873,547	103,138,341	248,777	49,000,468	3,122,324	152,138,809

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

H. Estano,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

Relevé du transport, 1910–11.

Mois.	Local.		Entier.		Total.	
	Tonnes.	Parcours.	Tonnes.	Parcours.	Tonnes.	Parcours.
1910—						
Avril	275,837	62,085,180	79,762	42,441,358	355,599	104,526,538
Mai	247,993	53,368,396	71,540	35,118,297	319,533	88,486,693
Juin	250,125	50,105,122	68,004	34,100,151	318,129	84,205,273
Juillet	231,490	41,711,909	61,725	28,486,052	293,215	70,197,961
Août	249,393	45,792,720	89,713	40,145,469	339,106	85,938,189
Septembre	259,526	42,176,844	81,716	37,563,872	341,242	79,740,716
Octobre	265,023	46,344,948	88,099	44,167,961	353,122	90,512,909
Novembre	289,105	48,193,491	102,664	51,310,251	391,769	99,503,742
Décembre	240,988	39,464,349	117,468	61,325,339	358,456	100,789,688
1911—						
Janvier	232,954	46,623,736	81,262	42,476,107	314,216	89,099,843
Février	239,174	50,803,966	71,165	36,687,741	310,339	87,491,707
Mars	303,829	65,533,195	102,845	54,608,075	406,674	120,141,270
1910-11	3,085,437	592,203,856	1,015,963	508,430,673	4,101,400	1,100,634,529
1909-10	2,958,642	561,569,064	968,598	505,424,693	3,927,240	1,066,993,757

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

Etat descriptif des articles transportés durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

—	Nombre.	Tonnes.
Barils, fleur	1,696,280	169,628
Boisseaux, grain	5,080,848	111,667
Bétail sur pied	113,976	20,961
Pieds sup. de bois	647,327,499	897,819
Houille et autre combustible		1,098,347
Marchandises fabriquées		1,229,318
Tous autres articles		573,660
Total		4,101,400

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

ETAT COMPARATIF des articles principaux producteurs de revenu transportés sur le chemin de fer Intercolonial en 1909-10 et 1910-11.

Description.	Exercice clos le 31 mars 1910.	Exercice clos le 31 mars 1911.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture :		
Grain	155,484	111,667
Fleur	160,817	169,628
Pommes de terre	31,222	20,332
Foin	72,229	58,354
Pommes, fruits et légumes	18,855	13,487
Autres produits de la mouture	31,511	46,749
Coton	3,723	5,794
Produits des animaux :		
Porcs et chevaux	8,898	8,174
Moutons et bestiaux	9,768	11,034
Agneaux	1,967	1,753
Viandes dressées	18,439	15,028
Volailles et gibier	411	954
Poisson	27.887	36,737
Huîtres	1,053	2.433
Laine	1,642	1,590
Peaux et cuir	6,667	6,860
Produits des mines :		
Houille et coke	1,050,362	1,039,722
Minerai	5,740	22,382
Sable, pierre, etc	184,673	175,080
Sel	8,898	12,661
Ardoise et granite	1,548	1,461
Phosphate	15,351	10,292
Produits des forêts :		
Bois de service	416,774	529,950
Ecorce	15,835	13,874
Bois de corde	48,751	58,625
Bois à pâte de papier	185,385	183,534
Pâte à papier	39,072	42,086
Bardeaux	78,930	70,696
Autres produits de la forêt	259,002	113,639
Produits des manufactures:		
Pétrole et huiles	27,537	35,363
Sucre	62,571	52,192
Rails de fer et d'acier	88,484	108,549
Fer en gueuse et en loupe	138,468	64,867
Tiges de fer	91,389	90,475
Lingots d'acier	89,416	136,096
Autres fontes et machines	75,419	111,615
Métaux en barres et en feuilles	12,659	46,031
Brique, chaux et ciment	107,199	103,027
Instruments aratoires	7,585	12,273
Meubles	5,825	9,638
Effects d'immigrants	1,821	4,175
Divers	357,963	543,523
Grand total	3,927,240	4,101,400

S. L. SHANNON,
Controleur et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé indiquant la quantité des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Articles.	Par Montréal.	Par Ste-Rosalie.	Par Saint-Jean.	Par les stations locales.	Total.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Sucre brut pour l'ouest	1,293	532	....	24,166	25,991
Sucre raffiné pour l'ouest	9,368	6,326	947	25,026	41,667
Fret européen pour l'ouest	10,500	4,362	27	33,755	48,644
" pour l'est	17,107	2,858	6,900	97,021*	123,886*
	Bush.		Bush.		Bush.
Grain pour expédition	233,839	....	2,000	....	235,839
	tonnes.	tonnes	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Poisson frais	4,300	1,216	2,733	6,161	14,410
Poisson salé	3,590	893	1,933	9,130	15,546
Houille	180	90	633	983,921	984,824

* Comprend 74,846 tonnes, de madriers.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé de la houille expédiée par le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

De	Pour l'ouest.			Par les stations locales.	Total.
	Par Saint-Jean.	Par Ste.-Rosalie.	Par Montréal.		
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Stellarton	340	90	180	430,522	431,132
Westville	....	....	....	32,730	32,730
New-Glasgow	....	....	....	70,176	70,176
Sydney-Nord	293	....	....	44,442	44,735
Sydney	....	....	....	11,570	11,570
Point-Tupper	....	....	....	101,836	101,836
Maccan	....	....	....	202,838	202,838
Norton	....	....	....	41,476	41,476
Coal Branch	....	....	....	83	83
Harcourt	....	....	....	7,340	7,340
Springhill	....	....	....	40,908	40,908
	633	90	180	983,921	984,824

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

W. H. Estano,
Vérificateur du trafic.

RELEVÉ des passagers arrivés au port d'Halifax durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nom du steamer.	Nombre des passagers.			
	1ere.	2me.	Entrepont	Total.
Ligne de steamers du Pacifique—				
Empress of Ireland	147	82	28	257
Empress of Britain	105	16	24	145
Ligne Allan —				
Corsican	147	1,348	3,461	4,956
Pretorian	......	265	711	976
Virginian	156	1,020	2,131	3,307
Hesperian	129	742	2,428	3,299
Tunisian	140	865	2,785	3,790
Numidian	......	228	372	600
Victorian	174	1,081	2,267	3,522
Mongolian	45	328	1,291	1,664
Parisian	......	398	301	699
Carthaginian	61	225	888	1,174
Siberian	31	92	670	793
Grampian	41	681	1,743	2,465
Corinthian	......	268	437	705
Lake Erie	......	157	252	409
Sicilian	......	99	504	603
Ionian	......	383	760	1,143
Ligne North German Lloyd & Hamburg American—				
Brandenburg	......	......	315	315
Palianza	......	......	622	622
Badenia	......	......	349	349
Pisa	......	......	232	232
Ligne Royale—				
Royal Edward	79	479	1,333	1,891
Royal George	111	467	1,459	2,037
Ligne Dominion—				
Canada	......	480	807	1,287
Southwark	......	139	761	900
Laurentic	7	29	48	84
Dominion	......	147	339	486
Megantic	62	356	812	1,230
	1,435	10,375	28,130	39,940

TIFFIN,

Gérant général du traffic.

MONCTON, N.-B.,
5 juillet 1911.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE.

A la Commission des chemins de fer du gouvernement canadien,
Moncton. N.-B.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel qui suit sur l'entretien du chemin de fer Embranchement de Windsor, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

VOIE.

Au cours de l'année, il a été enlevé de la voie 3,401 pieds de rails de 56 liv. et de 58 liv., qui ont été remplacés par la même quantité de rails de 67 livres.

TRAVERSES.

Au cours de l'année 11,898 traverses ordinaires et 4 jeux de traverses d'aiguillage ont été renouvelés.

SÉMAPHORES ET AIGUILLES.

Les réparations nécessaires ont été faites aux sémaphores et aux aiguilles de la ligne.

CLÔTURES.

Les réparations ont été faites aux clôtures existantes sur l'embranchement.

QUAIS ET CHEVALETS.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les quais et chevalets.

PONTS ET PONCEAUX.

Au cours de l'année les ponts et les ponceaux qui suivent ont été réparés sur l'embranchement: Sackville, pont; Sharps, pont; Stillwater, ponceau.

CONSTRUCTIONS ET TROTTOIRS.

Au cours de l'année les constructions et les trottoirs qui suivent ont été réparés:—

Windsor, remise aux locomotives; Windsor, gare; Windsor, trottoir; Windsor, hangar à bois; Newport, hangar à marchandises; Newport, gare; Mount-Uniacke, gare; Mount-Uniacke, trottoir; Hartsville, trottoir.

Les réparations nécessaires ont été faites aux trucks et wagonnets, et la voie de l'embranchement de Windsor, ainsi que les ponts et travaux, ont été tenus en bon état de réparation durant l'année.

Je demeure, tout à vous,

T. C. BURPEE.

A L'INGÉNIEUR, BUREAU DE L'ENTRETIEN,
MONCTON, N.-B., 15 mai 1911.

RELEVÉ des passagers arrivés au port d'Halifax durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nom du steamer.	Nombre de passagers.			
	1ère.	2ème.	Entre-pont.	Total.
Ligne-Uranium—				
Campania	....	26	1,574	1,600
Uranium	....	41	1,434	1,475
Sicilian Prince	....	....	388	388
Volturno	....	46	1,856	1,902
Campanello	....	33	1,216	1,249
Reporté	1,435	10,375	28,130	39,940
Total	1,435	10,521	34,598	46,554

RELEVÉ des passagers arrivés au port de Saint-Jean, N.-B., durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Ligne de steamers.	Nombre de passagers.			
	1ère.	2ème.	Immi-grants.	Total.
Ligne Donaldson—				
Cassandra	27	....	444	471
Athenia	15	....	125	140
Saturnia	3	....	108	111
Ligne du Pacifique—				
Lake Michigan	....	....	107	107
Lake Manitoba	1	....	16	17
Empress of Ireland	....	....	11	11
Lake Erie	....	....	1	1
Mount Temple	....	....	84	84
Empress of Britain	....	....	1	1
Montréal	....	....	15	15
Montfort	....	....	46	46
Montézuma	....	....	8	8
Lake Champlain	....	....	4	4
Ligne Allan—				
Grampian	....	1	12	13
Corsican	....	1	8	9
Virginian	2	....	12	14
Pomeranian	....	....	11	11
Tunisian	....	....	10	10
Victorian	2	1	28	31
Hesperian	1	....	3	4
Sardinian	1	27	....	28
Total	52	30	1,054	1,136

RELEVÉ des passagers arrivés au port de Québec durant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Nom du steamer.	Nombre de passagers.		
	1ére.	Immi-grants.	Total.
Ligne Allan	100	461	561
" du Pacifique	19	257	276
" Dominion	71	119	190
" Thomson	......	30	30
" Canada	3	43	46
" Donaldson	11	33	44
" Royal	33	83	116
Total	237	1,026	1,263

RELEVÉ du fret transporté par voie d'Halifax, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Ligne de steamers.	Importation.	Exportation.
	Tonnes.	Tonnes.
Elder Dempster Co	3,794	1,294¾
Furness, Withy Co	15,164¾	67,395¾
Pickford & Black	17,883¼	26,026½
Ligne Allan	17,369¼	4,308½
Ligne Manchester	1,211	4,102
Can. Northern SS. Co	5,289	6,187
Dominion White Star Line	141¾	....
Uranium SS. Co	122½	44½
Ligne du Pacifique	71¾	581½
Plant SS. Co	1,690	308½
Red Cross SS. Co	830	689½
Ligne Saint-Pierre	....	5
Steamers inférieurs	8,731	20,105¾
Total	72,293¼	131,049¼

RELEVÉ du fret transporté par voie de Saint-Jean, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Ligne de steamers.	Importation.	Exportation.
	Tonnes.	Tonnes.
Ligne Donaldson	4,867	1,386
" Allan	3,669	8,112
" Manchester	2,729	1,837
" du Pacifique	1,988	7,177
" Canada	1,175	90
Eld. Dempster	981	6,744
Ligne Head	264	987
" Furness	123	656
Pickford & Black	32	41
Total	15,828	27,030

N° 1—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Compte du revenu—Année close le 31 mars 1911.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien des voies et des travaux d'art	17,797 98	Recettes sur voyageurs	15,739 28
Balance	30,393 45	Recettes sur les marchandises	31,300 31
		Recettes sur le service des postes	1,151 84
	48,191 43		48,191 43

E. et O. E.
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 2—EMBRANCHEMEMT DE WINDSOR.

Entretien de la voie et des travaux d'art, année close le 31 mars 1911.

—	$ c.
Contrôle	1,893 65
Ballastage	148 71
Traverses	2,349 35
Rails	488 47
Autre matériel pour voie	1,162 86
Chaussée et voie	8,826 97
Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	582 35
Ponts, viaducs et ponceaux	432 28
Passages à niveau, clôtures, fosses à bestiaux, écriteaux	244 34
Signaux et enclenchements	2 75
Bâtiments, installations et terrains	1,368 82
Outils et fournitnre pour la voie	127 38
Papeterie et impression	35 57
Autres dépenses	134 48
Total	17,797 98

E. et O. E.
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 3—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Bilan général, année close le 31 mars 1911.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Département du matériel	1,880 33	Par compte de l'Etat	1,880 33

E. et O. E.
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 10 mai 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard pendant l'exercice clos le 31 mars 1911.

Je joins aussi au présent le rapport du surintendant de la mécanique, et les états qui suivent préparés par le comptable et vérificateur, et le comptable du service de la mécanique et le garde-magasin.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien du matériel roulant.
5. Dépenses relatives au trafic.
6. Dépenses relatives au transport.
7. Dépenses en général.
8. Compte général du matériel.
9. Bilan général.
10. Etat des moyennes.
Etat des recettes.
Relevé relatif aux voyageurs.
Relevé des marchandises transportées.
Relevé descriptif des marchandises transportées.
A. Relevé indiquant le nombre des locomotives et les diverses catégories de wagons.
B. Etat indiquant la distance en milles parcourue par les locomotives, et leur consommation de houille, d'huile et de chiffons.

La longueur en milles de la voie en service cette année est égale à celle de l'année dernière, soit 267·5 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

La dépense au 31 mars 1910 était de..		$8,465,364 91
Les augmentations durant l'exercice ont été ainsi qu'il suit:—		
Pour plus grandes facilités à Charlottetown..	$17,056 22	
Embranchement de Harmony à Elmira..	72,278 09	
Nouvelle remise à locomotives à Georgetown..	4,986 25	
		94,320 56
Faisant au 31 mars 1911 un total de..		$8,559,685 47

La dépense qui précède sous le titre de compte du capital, pour l'année courante, sera plus complètement expliquée par l'ingénieur en chef.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes continuent encore à augmenter, et c'est un très bon indice de la prospérité de la province en général.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'année accusent respectivement les chiffres qui suivent:—

Recettes brutes..	$ 337,419 55
Frais d'exploitation..	424,104 00
Différence..	$ 86,684 55

Les recettes brutes, comparées avec celles de l'année précédente, sont ainsi qu'il suit:—

En 1909-10..	$ 319,074 74
En 1910-11..	337,419 55
Augmentation..	$ 18,344 81

Les recettes du transport des voyageurs établissent la comparaison qui suit:—

En 1909-10..	$ 140,076 83
En 1910-11..	142,503 41
Augmentation..	$ 2,426 58

Les recettes du transport des marchandises établissent la comparaison qui suit:—

En 1909-10..	$ 153,373 11
En 1910-11..	158,841 61
Augmentation..	$ 5,468 50

Les recettes provenant de la poste et de diverses sources établissent la comparaison qui suit:—

En 1909-10..	$ 25,624 80
En 1910-11..	36,074 53
Augmentation..	$ 10,449 73

Nombre de voyageurs transportés:—

	Nombre.
En 1909-10..	351,038
En 1910-11..	356,761
Augmentation..	5,723

Poids des marchandises transportées:—

	Tonnes.
En 1909-10..	105,741
En 1910-11..	108,263
Augmentation..	2,522

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparaison des frais d'exploitation pour les deux années:—

En 1909-10..	$ 427,283 73
En 1910-11..	424,104 00
Diminution..	$ 3,179 73

Moyennes prises pour les deux années:—

Par mille parcouru par les locomotives.

	Cents.
En 1909-10	96·05
En 1910-11	93·81

Par mille parcouru par les trains.

	Cents.
En 1909-10	132·07
En 1910-11	127·86

Dépense par mille de voie ferrée.

En 1909-10	$ 1,600 31
En 1910-11	1,588 40

VOIE.

Trente-cinq mille sept cent soixante-dix-huit traverses de voie, 26 jeux de traverses d'aiguillage et 48 tampons d'arrêt et cadres ont été renouvelés.

Trois supports d'aiguillage Burpee ont été posés sur la voie pour remplacer des supports en bois.

On s'est servi de rails d'acier de 50 livres ainsi qu'il suit: 1,920 pieds pour poser de nouvelles voies d'évitement dans la cour de Charlottetown; 288 pieds au-dessus des cendriers dans la nouvelle remise aux locomotives; 1,008 pieds pour poser la voie pour l'emmagasinage des roues, et 480 pieds pour reposer la voie ferrée jusqu'au quai de la *Steam Navigation Company* à Charlottetown.

Des rails ont été reposés aux endroits qui suivent: 1,650 pieds de rails d'acier de 56 livres sur la ligne mère à Charlottetown, pour remplacer des rails de 50 livres qui étaient en mauvais état; 5,280 pieds de rails d'acier de 56 livres sur la ligne mère entre Winsloe et Milton, pour remplacer des rails de 50 livres; 2,500 pieds de rails de 56 livres sur la ligne mère à Wiltshire-Nord; 3,840 pieds de rails d'acier de 56 livres sur la ligne mère à Hunter-River; 700 pieds de rails d'acier de 56 livres sur la ligne mère chez Elliott; 9,280 pieds de rails d'acier de 56 livres sur l'embranchement Cap-Traverse, pour remplacer des rails de 56 livres qui étaient en mauvais état; 1,200 pieds de rails de 50 livres dans la cour de Summerside; 250 pieds de rails d'acier de 50 livres dans la cour de Tignish; 4,320 pieds de rails d'acier de 50 livres sur la voie en amont de la rivière Vernon, pour remplacer des rails de 56 livres qui étaient en mauvais état; 800 pieds de rails d'acier de 56 livres sur la ligne mère à Montague; et 2,880 pieds de rails d'acier de 50 livres et quatre rails de croisement posés dans la cour de Georgetown pour remplacer des rails de fer; 1,760 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés dans la cour de Souris et 705 pieds de rails d'acier de 56 livres ont servi à la plaque tournante dans la remise neuve aux locomotives à Charlottetown.

Vingt-deux trucks ont été reconstruits.

VOIES D'ÉVITEMENT.

A Alberton 1,628 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer des rails de fer.

A Bloomfield, 744 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer des rails de fer.

A O'Leary, 744 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Conway, 3,000 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur l'Y pour remplacer les rails de fer.

A Richmond, 768 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Wellington, 336 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Summerside, 1,870 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Kensington, 384 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Emerald, 1,800 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Wiltshire-Nord, 864 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur les voies d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Fodhla, 500 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés à titre de nouvelle voie d'évitement.

A Selkirk, 1,008 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Saint-Pierre, 240 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Morell, 345 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

Au lot 40, 264 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Bedford, 908 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Perth, 672 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

Au chemin 48, 540 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

A Cardigan, 1,620 pieds de rails d'acier de 50 livres ont été posés sur la voie d'évitement pour remplacer les rails de fer.

CLÔTURES.

34,159 pieds de clôture ont été reconstruits avec des poteaux de cèdre neuf et du fil métallique Page. 3,590 pieds de clôture paraneige fixe et 765 pieds de clôture en treillis métallique ont été construits. 267 panneaux paraneiges portatifs ont été confectionnés par nos propres hommes, et placés aux endroits où il en fallait le plus. Une grande quantité de clôture paraneige temporaire a été construite avec des broussailles et d'autres matériaux.

Cinquante barrières de ferme ont été renouvelées.

Toutes les clôtures qui en avaient besoin ont été réparées durant l'été.

BALLASTAGE.

Neuf cent quatre-vingt-cinq wagons de ballast ont été répartis aux endroits où le besoin s'en faisait le plus sentir. Cinquante-cinq wagons de cendre ont été répartis et ont servi de ballast. Trois cents wagons d'argile ont servi pour le nivellement des terrains aux gares et pour l'élargissement des remblais.

PONTS.

A Tignish, la structure en fer du pont de Pig-Brook a été grattée et repeinturée, ainsi que la structure en fer du pont de Harper.

A Alberton, la structure en fer du pont de Huntley a été grattée et repeinturée.

A Bloomfield, la structure en fer du pont de Trout-Brook a été grattée et repeinturée.

A Ellerslie, un nouveau tablier de traverses de pin dur a été posé sur le pont, et la structure en fer a été grattée et repeinturée.

A Richmond, une travée en fer, de 24 pieds de long, construite sur des culées en pierre, a été posée pour remplacer le pont de bois, qui commençait à faiblir. Le pont a aussi reçu un nouveau platelage de traverses de pin dur et la structure en fer a été peinturée.

A Wellington, la structure en fer du pont a été grattée et repeinturée.

A Brudenell des réparations ont été faites aux culées en pierre du pont.

Tous les ponts qui avaient besoin de réparations ont reçu notre attention.

PONCEAUX, AQUEDUCS, ETC.

A O'Leary un nouvel aqueduc en béton de 20 pieds de long sur 24 pouces de diamètre a été fait pour en remplacer un qui était trop petit pour le débit de l'eau à cet endroit; l'aqueduc enlevé a été utilisé à un autre endroit de la même section. Deux petits tuyaux en fonte ont aussi été mis en place pour égoutter l'eau de surface.

A Ellerslie on a fait un aqueduc en béton de 22 pieds de long sur 18 pouces de diamètre.

A Sainte-Thérèse on a fait un aqueduc en béton de 18 pieds de long sur 12 pouces de diamètre.

A Mt.-Stewart on a fait un aqueduc en béton de 25 pieds de long et d'un diamètre de 18 pouces.

A Saint-Pierre on a fait un aqueduc en béton d'une longueur de 18 pieds et d'un diamètre de 12 pouces, ainsi qu'un autre d'une longueur de trente pieds et d'un diamètre de douze pouces.

A Georgetown, deux aqueducs en béton, l'un de 100 pieds de longueur et l'autre de 70 pieds, et d'un diamètre de 18 pouces ont été construits en bois de 20 pieds de longueur a été construit.

A Harmony on a fait un aqueduc en béton de 22 pieds de longueur et d'un diamètre de 18 pouces.

Vingt-quatre ponceaux en bois ont été reconstruits avec de la pruche et d'autre bois de charpente, et tous les ponceaux en pierre ont été réparés quand il l'a fallu.

Soixante garde-bestiaux ont été construits avec des traverses de pruche, des longrines de pin dur et des sablières de pruche.

QUAIS ET PARAPETS.

A Alberton, des réparations générales ont été faites au quai. Les matériaux qui ont servi à cette fin sont: 36 pilots de bois franc, 10 pilots créosotés, 11,276 pieds de bois de charpente de pruche, 3,560 pieds superficiels de madriers de pruche, 300 boulons, 4 wagons de vieilles traverses, et 5 wagons de ballast.

A Summerside, pour réparer le quai, on a employé les matériaux qui suivent: 30 pilots de pruche, 12,290 pieds superficiels de madriers de pruche et 6 barillets de clous. Pour rebâtir 200 pieds de parapet le long de l'extrémité ouest de la ville on a employé ce qui suit: 13,780 pieds superficiels de bois de charpente de pruche, 3,000 pieds superficiels de madriers de pruche de 3 pouces, et 400 boulons.

A Charlottetown le quai a été ballasté, et la voie sous le nouveau hangar à fret a été exhaussée et nivelée.

A Mt.-Stewart, pour planchéier le quai, il a fallu 4,000 pieds superficiels de madriers de 3 pouces, 100 boulons, et 2 barillets de clous.

A Marie, 380 pieds de nouveau parapet, 6 pieds de haut, ont été reconstruits avec de vieilles traverses et de la pierre.

A Georgetown, trois cales dans le quai ont été baissées, et des réparations ont été faites au quai sous l'entrepôt. Les matériaux qui suivent ont servi à cet ouvrage:

5,600 pieds superficiels de bois de charpente de pruche, 1,000 pieds superficiels de madriers de pruche, 1,000 pieds superficiels de madriers de pruche de 2 pouces, 200 boulons et 4 barillets de clous.

CONSTRUCTIONS ET QUAIS.

Tignish.—Un côté du toit du hangar à fret a été couvert en bardeaux. De nouvelles gouttières ont été placées sur le logement de l'agent et sur la gare, de nouvelles portes au hangar à fret, de nouveaux couvercles au monte-charge, et un nouveau plancher dans l'abri aux outils des cantonniers. La cave du logement de l'agent a été en partie bétonnée. La remise aux locomotives a été réparée, et les murs du hangar à fret et du hangar à charbon ont été peinturés.

Harper.—Un nouveau quai de gare a été construit.

DeBlois.—Une nouvelle gare de 16 pieds x 26 a été érigée par nos charpentiers de la voie, et elle a été peinturée à l'intérieur et à l'extérieur. Un nouveau quai de gare a été fourni.

Saint-Louis.—Un nouveau quai a été fourni pour la gare.

Alma.—Une nouvelle gare de 16 pieds x 26 a été érigée par nos charpentiers de la voie et peinturée. On a fait un quai de gare.

Alberton.—Une maison à outils a été reconstruite, et toutes les aiguilles de la cour ont été peinturées.

Piusville.—Les châssis de la gare ont été réparés.

Bloomfield.—Les portes et les châssis de la gare ont été réparés.

Howlan.—On a fourni un nouveau quai pour la gare.

Coleman.—Un nouveau quai a été construit pour la gare.

Devon, ouest.—Les châssis de la gare ont été réparés.

Port-Hill.—Le quai de la gare a été réparé.

Northam.—Un nouveau quai a été fourni pour la gare.

Ellerslie.—Un nouveau quai pour la gare a été construit, et un nouveau parc à bestiaux a été aménagé.

O'Leary.—Les châssis de la gare ont été réparés.

Summerside.—Un nouveau trottoir a été posé pour aller au quai. Le quai de la gare a été refait. Le parc à bestiaux et la citerne ont été réparés. La gare a été réparée et fournie de nouveaux châssis extérieurs. Dans le logement de l'agent 4 plafonds ont été blanchis, le passage a été tendu de papier, et la cuisine a été blanchie.

Kensington.—Un nouveau quai a été construit pour la gare.

Freetown.—Un nouveau quai a été construit pour la gare.

Emerald.—Un nouveau quai a été construit pour la gare.

Cap-Traverse.—Un nouveau parc à bestiaux a été aménagé.

Beadalbane.—Les portes et les châssis de la gare ont été réparés.

Hunter-River.—Un côté du toit de la demeure de l'agent a été recouvert en bardeaux.

Jonction Royalty.—Les portes et les châssis de la gare ont été réparés.

Charlottetown.—Une nouvelle rallonge au bâtiment d'emmagasinage de 20 x 40 pieds a été construite par nos charpentiers de la voie, et tout le bâtiment a été peinturé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Un nouveau hangar à houille a été construit pour être rattaché à l'usine de force motrice, et l'extérieur en a été peinturé. L'entrepôt sur le quai a été redressé, vu que la fondation manquait d'appui.

Mt.-Stewart.—Le quai de la gare a été réparé. Une double-porte nouvelle a été posée à la demeure de l'agent, et des réparations ont été faites aux portes et aux châssis. Une nouvelle porte a été posée à la citerne.

Dundee.—L'abri a été réparé.

Morell.—Le bureau a été peinturé et les plafonds de la gare ont été blanchis.

Saint-Pierre.—Une nouvelle fondation a été faite sous la gare, et de nouveaux planchers ont été posés dans la salle d'attente et dans le bureau. Le bureau a été

lambrissé, la salle d'attente et le bureau ont été peinturés, et une nouvelle porte a été fournie dans la salle d'attente. Le toit de la gare a été recouvert de bardeaux et le bâtiment a été peinturé à l'extérieur.

Bear-River.—De nouvelles tablettes et un nouveau tiroir-caisse ont été posés dans le bureau.

New-Zealand.—L'abri a été réparé.

Ashton.—La vieille gare de Harmony a été transportée à Ashton et reconstruite et peinturée. Ceci a été fait afin de remplacer la gare détruite par le feu à cet endroit.

Souris.—Une rallonge a été construite au hangar à locomotives, comprenant sur les côtés de nouveaux couloirs de 40 pieds de long et 7 pieds de large, et en avant de vingt pieds de long, avec 4 pieds de projection; et des poignées et un nouveau garde-corps ont été placés sur la plaque tournante. La remise à locomotives a été peinturée à l'extérieur et de nouvelles portes y ont été posées, et le toit a été réparé. Une nouvelle fondation a été faite sous les balances des rails, et une nouvelle couverture Flintkote a été posée à l'entrepôt sur le quai. Un nouveau quai de gare de 50 pieds de longueur a été construit. La demeure de l'agent et la gare ont été réparées.

Harmony.—De nouvelles serrures ont été posées aux portes de la gare.

Chemin 48.—La gare a été pourvue d'une nouvelle porte et d'un nouveau châssis.

Cardigan.—Les portes et les châssis de la gare ont été réparés.

Georgetown.—Un nouveau hangar à locomotives à trois places a été construit. Les portes et les châssis de la gare ont été réparés, et les portes ont été changées au hangar à locomotives.

Lake-Verde.—Des serrures ont été posées au réservoir et les portes ont été réparées.

Vernon.—Les portes et les châssis de la gare ont été réparés.

Surrey.—Une nouvelle porte et un nouveau châssis ont été posés à la gare.

Murray-Harbour.—Les portes du hangar à locomotives ont été réparées et un nouveau signal Nun a été installé à la gare.

Tous les autres bâtiments qui avaient besoin de réparations à part ceux mentionnés ci-dessus ont reçu notre attention.

MATÉRIEL.

La valeur du matériel acheté a été de	$ 135,912 71
La valeur du matériel employé a été de..........	137,968 82
La valeur du matériel vendu a été de............	10,810 09
La valeur du matériel en mains à la fin de l'année a été de:—	
Divers..................................	$ 33,699 45
Combustible..............................	18,044 18
Matériaux pour la voie et les ponts.............	9,263 42
	$ 61,007 05

EN GÉNÉRAL.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont tous été l'objet d'une généreuse attention et sont en bon état.

J'inclus le relevé des accidents qui se sont produits durant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. SHARP,
Surintendant.

A M. D. POTTINGER, I.S.O.,
Membre du Conseil d'administration, chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 5 juin 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit des dépenses imputables sur le compte du capital pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

POUR AUGMENTER LES COMMODITÉS À CHARLOTTETOWN.

Durant l'exercice, les travaux qui suivent ont été exécutés à même ce crédit:—

570 pitds de longueur de nouveau parapet de 7 pieds de haut ont été construits le long du bord de la rivière.

La nouvelle plaque tournante de 55 pieds a été livrée et mise en place complète.

Des rails ont été posés sur les cendriers du nouveau hangar à locomotives.

500 pieds de rails ont été posés pour l'emmagasinage des roues.

Une rallonge a été construite au hangar à houille de l'usine de force motrice.

Une nouvelle rallonge de 60 x 30 pieds a été faite au magasin et a été munie à l'intérieur de tablettes, comptoirs, etc.; elle est chauffée à la vapeur par l'usine de force motrice.

Une clôture a été érigée en face du bâtiment pour l'emmagasinage.

Un petit hangar pour mettre les copeaux de la boutique des charpentiers a été érigé.

On a fait quatre nouveaux coffres à déchets.

Un nouveau bureau a été construit pour le contremaître de la cour. Une partie de l'étang qui avoisine la cour a été remplie. Le nivellement et le ballastage et la disposition nouvelle de la cour ont été complétés, et 2,480 pieds de voie nouvelle ont été posés.

On a allongé la fondation du hangar à fret sur le quai du chemin de fer.

Hangar à locomotives à Georgetown.

Un nouveau hangar à locomotives de 3 places en bois a été bâti.

Embranchement de Harmony à Elmira.

Les stations intermédiaires à Harmony et à Baltic-Road ont été complétées et le terrain qui les entoure a été nivelé.

Des abris ont été construits à New-Harmony-Road et à Munns-Road.

Le hangar à fret, le hangar à houille et le hangar à locomotives à deux places, et le mur circulaire de la plaque tournante à Elmira, ont été parachevés.

Une entreprise a été adjugée pour la construction d'une gare à voyageurs à Elmira.

Les ponceaux en béton ont tous été complétés, sauf un.

Environ 25 pour 100 du nivellement de cette ligne sont faits.

Le prix de l'emplacement de la voie a été acquitté, à l'exception de deux lots.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM B. MACKENZIE,

Ingénieur en chef.

A M. D. POTTINGER, I.S.O.,
Membre du Conseil d'administration, chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

Nº 4.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT DES RECETTES MENSUELLES—TIERS DES RECETTES.

Mois.	Recettes des voyageurs.	Recettes des marchandises.	Recettes de la poste.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1910—				
Avril	883 42	2,501 24	95 68	3,480 34
Mai	1,043 05	1,972 40	95 68	3,111 13
Juin	1,378 30	2,005 47	95 68	3,479 45
Juillet	1,805 61	1,791 80	96 90	3,694 31
Août	2,206 71	1,881 84	96 90	4,185 45
Septembre	2,536 28	3,251 39	96 92	5,884 59
Octobre	1,690 88	3,764 87	96 90	5,552 65
Novembre	945 64	3,984 31	96 91	5,026 86
Décembre	1,119 52	2,869 68	96 91	4,086 11
1911—				
Janvier	742 97	2,572 82	94 45	3,410 24
Févrierr	665 50	2,215 72	94 45	2,975 67
Mars	721 40	2,488 77	94 46	3,304 63
	15,739 28	31,300 31	1,151 84	48,191 43

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1911.

1910.	Dt.	$ c.	1910.	Av.	$ c.
31 mars...	Coût du chemin de fer de l'Ile-du-P.-E. jusqu'à date.. .	8,465,364 91	31 mars...	Dominion du Canada	8,465,364 91
1911.			1911.		
31 mars...	Augment. des commodités à Charlottetown...$17,056 22 Embranchement—Harmony à Elmira ... 72,278 09 Nouv. hangar à locomotives, Georgetown. 4,986 25	94,320 56	31 mars...	Dominion du Canada..................................	94,320 56
		8,559,685 47			8,559,685 47

E. et O. E.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E.

WM. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Compte du revenu de l'année terminée le 31 mars 1911.

Depenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des travaux d'art	117,249 08	Voyageurs	142,503 41
Entretien de l'équipement	81,529 50	Marchandises	158,841 61
Trafic	1,159 68	Malles et messageries	25,513 77
Transport	210,396 42	Recettes diverses	10,560 76
Frais généraux	13,769 32		
			337,419 55
		Solde	86,684 45
	424,104 00		424,104 00

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art, pour l'année terminée le 31 mars 1911.

	$ c.
N° 1. Surintendance	3,023 93
2. Ballast	2,779 94
3. Traverses	13,435 54
4. Rails	6,758 19
5. Autres matériaux pour la voie	3,369 90
6. Chaussée et voie	61,596 72
7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	4,012 01
9. Chevalets, ponts et ponçeaux	2,155 32
11. Clôtures, traverses de voies publiques, écriteaux et fosses-bestiaux	5,269 16
12. Paraneige, parasable et abris contre la neige	519 63
13. Système d'enclenchement et de signaux	29 75
14. Lignes télégraphiques et téléphoniques	68 44
15. Bâtiments, installations et terrains	7,936 31
16. Docks et quais	2,996 83
18. Outils et fournitures de chemins de fer	2,737 80
20. Equipement de travaux, réparations	62 79
23. Papeteries et impression	304 82
25. Autres dépenses	192 00
	117,249 08

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE EDOUARD.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT, DOUZE MOIS FINISSANT LE 31 MARS 1911.

	$ c.
N° 28. Surintendance	6,779 18
29. Réparations de locomotives à vapaur	30,941 24
35. " des voitures à voyageurs	15,035 78
36. Refections " "	4,549 89
38. Réparations de wagons à marchandises	10,455 80
39. Réfections " "	622 38
47. Machines des ateliers et outils	3,711 24
50. Papeteries et impression	388 98
52. Autrees dépenses	6,885 61
54. Equipement de travail, réparation	2,159 40
	81,529 50

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DU TRAFIC, DOUZE MOIS FINISSANT LE 31 MARS 1911.

	$ cts.
N° 57. Surintendance	43 00
58. Agences extérieures	151 00
59. Annonces	936 68
60. Impressions et papeterie	29 00
	1,159 68

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 6—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS DE TRANSPORT—Douze mois finissant le 31 mars 1911.

	$ c.
N° 66. Surintendance	5,968 39
67. Expédition des trains	2,554 14
68. Employés des stations	47,795 52
72. Fournitures et dépenses des stations	5,464 65
73. Chefs de parcs et leurs commis	2,137 78
74. Conducteurs et serre-freins des parcs	2,096 27
76. Préposés aux aiguillages et signaux des parcs	54 22
77. Préposés aux locomotives des parcs	4,956 61
78. Dépenses de la rotonde—parc	1,069 21
79. Combustible pour locomotives des parcs	3,346 47
80. Eau " " " "	47 50
81. Lubrifiants " " " "	125 63
82. Autres fournitures " " "	104 98
86. Mécaniciens de locomotives	24,044 25
87. Frais de rotonde—voie	10,960 60
88. Combustible pour locomotives	41,094 98
89. Eau " "	1,645 30
90. Lubrifiants " "	1,031 48
91. Autres fournitures "	979 77
94. Employés des trains	33,210 97
95. Fournitures et dépenses des trains	6,566 42
96. Enclenchements, *Block-system* et autres—actionnement	7 70
98. Pont-levis	712 74
99. Enlèvement des épaves	248 07
100. Télégraphe et téléphone—Fonctionnement	7,861 11
101. Fonctionnement des appareils de flottaison	162 18
103. Papeterie et impression	5,546 63
105. Autres dépenses	9 00
106. Pertes et dommages—marchandises	549 83
107. " " bagages	1 00
108. Dommages à la propriété	29 50
109. Dommages au bétail sur emplacement de la voie	5 00
110. Personnes blessées	8 52
	210,396 42

E. et O. E., W. T. HUGGAN,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E. *Comptable et vérificateur.*

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—Douze mois finissant le 31 mars 1911.

	$ c.
N° 113. Appointements des fonctionnaires	1,583 25
114. Appointements des commis et aides	6,315 58
115. Dépenses et fournitures du bureau de l'administration	441 80
116. Frais de justice	24 15
118. Dépense du département des secours	4,522 14
120. Papeterie et impression	649 42
121. Autres dépenses	232 98
	13,769 32

E. et O. E., W. T. HUGGAN,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E. *Comptable et vérificateur.*

N° 8—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU MATÉRIEL 12 MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1911.

		$ c.	$ c.
1910.	DT.		
31 mars....	Report........	... .	59,306 18
1911.			
31 mars.....	Achats durant l'année........	135,912 71	
	Frais d'autres services........	5,175 70	
	Main-d'œuvre, etc........	5,053 97	
	Bordereaux de paie........	4,337 40	
			150,479 78
1911.	AV.		209,785 96
31 mars......	Distributions pendant l'année........	....	148,778 91
	Balance .. { Matériel ordinaire, y compris papeterie........	33,699 45	61,007 05
	Combustible........	18,044 18	
	Matériel de voie et de ponts........	9,263 42	

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 9—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL, DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1911.

DT.	$ cts.	AV.	$ c.
Matériel en général........	61,007 05	Compte de l'État........	84,361 85
Ministère des Postes........	14,832 13	Rhodes, Curry & Co........	390 00
Caisse........	3,070 96	Gages non réclamés........	189 94
Chemin et équipement (indéterminé). .	2,938 85	John Simon	30 93
Chefs de gare........	2,707 48		
Ministère de la Milice........	143 02		
Chemin de fer Intercolonial........	124 52		
Compte des loyers........	46 87		
Compte en suspens........	36 55		
Drâgueur 'Prince Edward'........	35 14		
Juge Weatherbie........	30 00		
Ch. de fer Toronto, Hamilton et Buffalo	0 15		
	84,972 72		84,972 72

E. et O.-E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

Nº 10—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ETAT comparatif des moyennes pour les douze mois terminés le 31 mars 1911.

Longueur du chemin de fer		267
Milles parcourus par les locomotives		452,089
" " trains		331,680
" " wagons		2,113,414
Rapport des gains aux recettes brutes :—		
Voyageurs	Per cent	42·24
Marchandises	"	47·07
Postes et messageries	"	10·69
Recettes brutes par mille de ch. de fer	Dollars.	1,263 74
" " de locomotive	Cents.	74·64
" " de train	"	101·73
" " de voiture et wagon	"	16·00
Rapport des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Per cent.	34·76
" de l'équipement	"	24·16
Frais de traction	"	0·34
Frais de transport	"	62·35
Dépenses en général	"	4·08
Dépenses par mille de train :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Cents.	35 35
" de l'équipement	"	24·58
Traction	"	0·35
Transport	"	63·43
Dépenses en général	"	4·15
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Dollars	4 9 14
" de l'équipement	"	305 35
Traction	"	4 35
Transport	"	788 00
Dépenses en général	"	51 57
Réparations des locomotives et wagons, par locomotive et par wagon :—		
Locomotives	Dollars.	998 10
Voitures à voyageurs	"	321 08
Wagons à marchandises	"	21 89

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes et divers.	Total.
1910.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	9,322 59	12,919 54	1,881 68	24,123 81
Mai	7,918 61	14,405 20	1,936 44	24,260 25
Juin	10,186 24	15,627 87	1,894 19	27,708 30
Juillet	21,338 40	12,910 53	1,970 16	36,219 09
Août	18,653 78	11,588 00	2,080 08	32,321 86
Septembre	17,142 44	12,755 45	1,930 93	31,828 82
Octobre	12,703 33	16,182 60	1,944 03	30,829 96
Novembre	10,665 81	19,914 63	1,955 69	32,536 13
Decembre	11,546 44	14,487 23	6,908 75	32,942 42
1911.				
Janvier	8,547 75	7,040 43	2,657 51	18,245 69
Février	6,090 65	9,203 47	2,941 86	18,235 98
Mars	8,387 37	11,806 66	7,973 21	28,167 24
1910-11	142,503 41	158,841 61	36,074 53	337,419 55
1909-1910	140,076 83	153,373 11	25,624 80	319,074 74

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des voyageurs.

Mois.	Gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
1910.						
Avril	27,886	486,003	783	36,376	28,669	522,379
Mai	23,419	416,067	520	22,755	23,939	438,822
Juin	23,611	478,446	1,455	66,453	25,066	544,899
Juillet	45,596	1,087,628	3,535	166,919	49,131	1,254,547
Août	36,819	807,512	3,915	177,969	40,734	985,481
Septembre	35,237	903,803	3,362	169,675	38,599	1,073,478
Octobre	25,732	427,109	3,373	164,069	29,105	591,178
Novembre	28,565	495,933	1,658	78,347	30,223	574,280
Decembre	33,248	639,695	919	41,891	34,167	681,586
1911.						
Janvier	21,505	464,063	356	17,530	21,861	481,593
Février	15,251	332,240	95	4,770	15,346	337,010
Mars	19,576	466,173	345	17,580	19,921	483,753
1910-11	336,445	7,004,672	20,316	964,334	356,761	7,969,006
1909-10	331,616	7,046,751	19,422	910,612	351,038	7,957,363

E. et O. E.
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des marchandises.

Mois.	1910-11.		1909-10.	
	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.
Avril	8,064	268,607	7,989	267,012
Mai	9,446	353,189	3.147	433,732
Juin	11,740	395,025	0,756	386,067
Juillet	8,045	286,353	8,385	276,330
Août	6,851	264,498	6,766	253,094
Septembre	8,408	289,810	7.711	271,779
Octobre	11,600	60 402	10,433	363,784
Novembre	14,071	69 391	13,277	443,042
Décembre	9,549	335 657	7,682	253,313
Janvier	4,379	162 383	3,956	162,758
Février	7,436	260 938	6,634	210,302
Mars	8,674	331 ´10	9,005	252,645
	108,263	3,778 ɟ63	105,741	3,573,858

E. et O. E.

Charlottetown, I. P.-E.

W. T. HUGGAN,

Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU DESCRIPTIF DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES—DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1911.

Produits de.	Marchandises.	Tonnes.
L'agriculture. .	Grain	14,651
	Farine	3,963
	Autres produits de la meunerie	1,437
	Foin	3,668
	Tabac	159
	Coton	58
	Fruits et légumes	5,008
Des animaux....	Bétail sur pied	4,117
	Viandes préparées	2,912
	Autres produits des établissements de conserves	2,435
	Volaille, gibier et poisson	3,887
	Laine	37
	Peaux et cuirs	1,047
Des mines......	Houille, anthracite	281
	Houille, bitumineuse	9,101
	Pierre, sable et autres articles analogues	2,692
Des forêts	Bois de construction	12,265
De la fabrication	Pétrole et autres huiles	913
	Sucre	1,314
	Approvisionnements de la marine	2
	Fer en gueuses et loupes	394
	Rails d'acier et de fer	684
	Autres fontes et machines	460
	Métal en barres et en feuilles	180
	Ciment, brique et chaux	1,842
	Instruments aratoires	810
	Wagons, voitures, outils, etc	246
	Vins, liqueurs et bières	348
	Effets et meubles de maison	625
Divers..........	Divers et autres marchandises non mentionnées ci-dessus	32,727
	Poids total	108,263

E. et O. E.
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Bureau du chef de la mécanique,

Charlottetown, I.-P.-E., 12 avril 1911.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le relevé suivant de la division mécanique pour l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits:—

LOCOMOTIVES.

Onze locomotives ont reçu de grosses réparations. Neuf ont reçu de nouveaux coussinets de bielles latérales et motrices, tout l'engrenage des roues de commande a été examiné à fond, les boulons d'entretoise des chaudières ont été soigneusement examinés, et trois cents boulons neuf ont été posés.

Douze locomotives ont subi des réparations spéciales.

Sept locomotives ont reçu des tiges de piston et des pistons neufs. Il a été fait deux têtes de piston neuves et seize ont été doublées d'étain et planées. Quatre chasse-pierres, deux nouveaux sifflets, huit nouvelles soupapes automatiques, sept nouveaux déclics de chaudière, trois cent soixante-huit jeux de garniture métallique, huit nouvelles coulisses de soupape, dix jeux de tiges de soupape, six boîtes d'essieux moteurs, sept godets de tige de piston, dix-neuf coussinets d'essieux moteurs, quarante-trois robinets de cylindre, un robinet à air, douze mèches en spirale, vingt-quatre mêches coniques, douze cheminées de locomotive, vingt-quatre ressorts ont été faits et deux cent trente-cinq ressorts ont été réparés.

Douze injecteurs ont reçu de grosses réparations et cinquante cadres de truck ont été percés. Huit soupapes automatiques et sept pavillons de locomotives ont été réparés et cinq reconstruits en grande partie. Quatre tenders et les cadres ont été construits en grande partie, deux boîtes à feu ont été rapiécées, et cent quarante-six boîtes à huile ont été posées. Onze presse-étoupe de tige à piston, et onze presse-étoupe de tige de soupape ont reçu de nouveaux joints en fil métallique. Quatorze nouvelles tiges de soupape, vingt-deux paires de roues de commande, vingt-six paires de roues d'acier, dix-sept paires de roues de truck de locomotive, vingt-deux paires de roues à bandage d'acier et cent nouveaux essieux ont été tournés. Quatre-vingt-deux jeux de roues ont été pressés sur les essieux, quatre cent douze nouveaux tubes, et 1,224 tubes ont été coupés, soudés et posés dans les chaudières. Soixante-treize mille huit cent soixante-quatorze livres de fer et 3,814 livres d'acier ont été forgées, 4,744 livres d'écrous ont été filetés, et nous avons fait une grande quantité de réparations courantes.

DIVISION DES WAGONS.

Trois wagons plats et quatre wagons-poste ont été reconstruits et portés au compte des renouvellements.

Les wagons qui suivent ont reçu de grosses réparations:—

Seize voitures de première classe, seize voitures de seconde classe, seize wagons-poste et aux bagages, cent trois wagons fermés, quinze wagons plats, cinq "flangers", trois wagons à moutons, trois wagons plates-formes, sept wagons à bestiaux, quatre wagons à houille.

Ceux qui suivent ont reçu des réparations légères:—

Trente-neuf voitures de première classe, trente-huit voitures de seconde classe, trente wagons fermés, vingt-huit wagons plats, deux fourgons, neuf chasse-neige, trois wagons à moutons, trois wagons plats et sept wagons-poste et à bagage.

Deux wagons ont été doublés à neuf, une voiture de seconde classe a reçu des tuyaux pour le chauffage à la vapeur, trois wagons-réfrigérateurs ont reçu des crochets et appareils de suspension pour la viande, vingt barres de freins, un assortiment

de sièges et dossiers de voiture de seconde classe, et quatre-vingt-dix châssis doubles pour voitures de seconde classe ont été faits. Un dépôt pour le coke a été érigé, et un hangar a été construit pour les réparations des wagons.

FONDERIE DE LAITON.

Production: 9,846 livres de fonte de laiton.

ATELIER DE CUIVRE.

Vingt-sept grandes lanternes, une boîte à lampe, trois tuyaux de purge, cinq tuyaux à huile, deux tuyaux à sable, cinq tuyaux d'alimentation, un arrosoir, quatre tuyaux de cuivre, sept tuyaux injecteurs, neuf lampes de voiture à voyageurs, neuf lampes d'aiguillage, quatre lampes d'employés de train, trois lampes de signaux, douze lampes pour le service de la chaussée, huit lampes de locomotive, un tuyau de chauffage à la vapeur, trente-cinq bidons à huile pour les gares, seize bidons à huile, deux tuyaux pour le réservoir, des paniers pour les wagons de seconde classe et autres articles ont été réparés.

Douze joints en fil de mer pour les boîtes à vapeur, vingt-cinq tuyaux de décharge, deux tuyaux d'alimentation, quatre-vingt-huit conduits de truck à locomotives, deux tuyaux à sable, un garde-corps, un tuyau d'alimentation pour l'injecteur, une cheminée, deux pompes à huile, deux protecteurs pour l'eau en verre, un tuyau en cuivre pour les injecteurs et un chasse-neige ont été faits.

Dix boîtes de roues de commande, deux jeux de coussinets de truck et trois boîtes de trucks ont été recouverts de métal Babbitt.

Seize tés et cinq jeux de coussinets de piston ont été étamés.

Cinq tuyaux de cuivre ont été amollis et examinés, trois poëles ont été installés dans les wagons, le doublage en zinc dans un wagon réfrigérateur a été soudé, on a enlevé un arrosoir et raccordé le tuyau de l'injecteur au cendrier de deux locomotives.

ATELIER DE PEINTURE.

Onze locomotives ont été peinturées et quatre ont été vernies.

Cinq voitures de première classe ont été peinturées, cinq ont été nettoyées et huit vernies; trois wagons-poste et à bagage ont été peinturés, six vernis et trois nettoyés; une voiture de seconde classe a été peinturée, neuf nettoyées et vernies; soixante et un wagons fermés ont été peinturés et soixante-quinze couvertures de wagons fermés ont été peinturées; treize wagons plats, un chasse-neige, un "flanger", trente-trois wagonnets, dix-sept réfrigérants pour l'eau, quatre jeux de châssis doubles, un bureau pour le contremaître de la cour, l'intérieur d'un nouveau magasin, quatre tableaux d'affiche pour les gares et trente-deux châssis ont été peinturés. Quatre jeux de châssis doubles ont été vernis, sept pupitres ont été posés et vernis.

Il a été posé des vitres à vingt-huit châssis, trois tableaux d'affiche ont été lettrés, les lettres ont étét refaites à soixante-dix wagons fermés et cent cinquante carreaux de verre ont été posés dans les bâtiments.

Une grande somme de travail a ét éfaite par nos peintres de l'atelier pour le service de la chaussée aux gares, etc.

SERVICE DE LA VOIE ET DE LA TRACTION.

Six quais de chargement, quatre wagonnets à marchandises, trois wagonnets, trois plates-formes à bestiaux, quatre tableaux d'affiche, une brouette, dix-sept boîtes à houille, deux boîtes pour le hangar à fret, quatre pupitres, un dessus de pupitre, une échelle, une voiture à houille, six boîtes à linge, cinq wagonnets à bagage, 1,100 barres de renfort pour la voie, vingt-trois barres à griffes, neuf barres de ligne, cent dix-huit

éclisses, vingt-quatre tiges d'aiguille, deux cent vingt étriers et deux cent vingt plaques pour les ponts, trente-deux liens pour le hangar à fret sur le quai de Charlottetown, vingt-deux essieux de wagonnets et quatre crics ont été faits et quatre réparés.

Deux cent trente-cinq pics, cinq wagonnets à marchandises, trois wagonnets à bagage, deux wagonnets à main, treize rails de croisement, dix-huit manivelles d'aiguilles, vingt wagonnets à main ont été réparés et dix-sept wagonnets ont été reconstruits.

Deux chaudières de réservoir ont reçu de nouveaux tubes et de nouveaux boulons d'entretoise, et l'une d'elles a reçu une nouvelle boîte à feu.

Notre matériel roulant a été tenu en très bon état. Avec nos machines modernes et nos nouveaux ateliers, je suis heureux de dire que nous nous trouvons bien outillés pour l'exécution du travail que nous avons à exécuter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. L. POOLE,

Chef de la mécanique.

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1911.

—	Locomotives.	Classification des wagons.														Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
		1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste et fumoir.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Wagon du payeur.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Wagons réfrigérateurs.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons plats.	Total.			
Disponibles, en état de serv., 31 mars 1910.	31	23	9	5	4	3	4	1	3	313	3	21	22	146	557	9	9	18
Condamnés le 1er avril 1910....	......	......	3	2	......	1	2	...	1	......	......	...	......	1	10	1	......	1
Total de l'équipement, 1er avril 1910..	31	23	12	7	4	4	6	1	4	313	3	21	22	147	567	10	9	19
Condamnés le 1er avril 1910....	......	.....	3	2	......	1	2	......	1	....	.....	....	.....	1	10	1	......	1
Condamnés dans le cours de l'exercice....	......	....	.....	......	......	1	......	.....	......	3	...	......	......	11	15	.....	..	......
Total condamnés........	......	.....	3	2	......	2	2	......	1	3	.....	......	.....	12	25	1	....	1
Moins reconstruits au cours de l'exercice..	.....	....	.....	....	.....	1	......	......	.....	.....	.....	......	......	3	4	..	......	....
A reconstruire...	......	......	3	2	......	1	2	......	1	3	......	......	......	9	21	1	...	
Ajoutez, com. étant de serv. et en réparat'n.	31	23	9	5	4	3	4	1	3	310	3	21	22	138	546	9	9	18
Total de l'équipement le 31 mars 1910.	31	23	12	7	4	4	6	1	4	313	3	21	22	147	567	10	9	19

CHARLOTTETOWN, 31 mars 1911.

S. F. HODGSON,
Comptable de la mécanique.

B.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la quantité de houille, huile et chiffons consommés par les locomotives durant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

—	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.			
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.
1910—									
Avril	36,117	933	384	844	629	5,786	1·06	2·33	1·74
Mai	38,348	977	460	972	646	5,707	1·19	2·53	1·68
Juin	39,344	987	433	926	623	5,619	1·10	2·35	1·58
Juillet	44,970	1,102	580	1,296	661	5,489	1·29	2·88	1·47
Août	45,285	1,050	536	1,224	761	5,194	1·18	2·70	1·68
Septembre	45,217	1,099	512	1,184	680	5,444	1·13	2·62	1·50
Octobre	41,473	1,060	508	1,048	686	5,725	1·22	2·52	1·65
Novembre	38,081	1,055	488	984	734	6,206	1·28	2·58	1·93
Décembre	38,021	1,056	456	936	580	6,221	1·19	2·46	1·52
1911—									
Janvier	31,605	782	384	816	603	5,542	1·21	2·58	1·90
Février	34,221	912	436	856	651	5,969	1·27	2·50	1·90
Mars	33,248	931	416	876	559	6,272	1·25	2·63	1·68
Totaux	465,930	11,944	5,593	11,962	7,813	5,742	1·20	2·56	1·67

CHARLOTTETOWN,
4 mai 1911.

S. F. HODGSON,
Comptable de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉTAILS des accidents survenus pendant la période terminée le 31 mars 1911.

Date.	Nom adresse et occupation des victimes.	Lieu de l'accident.	Cause.	Nature et étendue de la blessure.
1910.				
28 avril..	Peter Goodwin, chef des cantonniers, Ste-Thérèse	Sainte-Thérèse	Manœuvrant matériel de voie	Perte d'un doigt.
8 juin..	M. M. Galbraith, aide-chaudronnier, Charlottetown	Charlottetown	Se servant d'une masse	Doigt écrasé.
17 " ..	P. L. Campbell, marchand, Fortune Bridge	Croisement à Five-Houses.	Ecrasé par le train en passant en voiture sur le croisement	Figure coupée et autres blessures lég.
28 " ..	Samuel Clow, journalier, Charlottetown.	Charlottetown	Arrimant du charbon	Blessure à la jambe.
30 " ..	Geo. A. Kelly, cantonnier, Charlottetown	Southport	Clou enfoncé dans la main	Blessure à la main.
5 juil..	Francis Cook, cantonnier, Melville	Melville	Morceau d'acier dans l'œil	Blessé à l'œil.
27 " ..	Mme Ellen Bowman, East-Royalty, Charlottetown	Station Sherwood	Tombée par terre du train en en descendant	Blessure à l'épaule.
1er août..	Alfred Affleck, serre-frein, Charlottetown	Charlottetown	Cendre dans l'œil	Blessure à l'œil.
9 " ..	Weston Newberry, journalier, Charlottetown	"	Frappé par un levier à rail	Blessure à la main.
11 " ..	R. H. McAusland, cantonnier, Wellington	Wellington	Travail sur la voie	Doigt fracturé.
25 " ..	Ernest C. Cameron, chauffeur, Charlottetown	Charlottetown	Glissé de la locomotive	Entorse au dos.
16 sept..	Geo. H. Chandler, machiniste, Charlottetown	"	Sauté du wagon	Foulure au genou.
17 " ..	David McKinnon, cultivateur, Charlottetown	"	Tombé d'un fourgon à bestiaux	Gravement blessé.
11 oct..	Hector McDonald, charpentier, Charlottetown	Hunter-River	Tombé du toit du hangar à houille	Lésions internes.
25 " ..	P. McCloskey, aide-chaudronnier, Charlottetown	Charlottetown	Faisant fonctionner moteur à air	Bras tordu.
28 " ..	Mme Hugh Hennessey, Charlottetown	Station Grandview	Tombée sur le quai	Bless. aux deux pieds et poign. droit foulé
7 nov..	Theo. Bernard, cantonnier, Tignish	Tignish	Cheville dans le pied.	Blessure au pied.
10 " ..	Ronald McDonald, cantonnier, Saint-Pierre	Saint-Pierre	Travaillant sur la voie	Blessure à la main.
19 " ..	C. McLean, journalier, Charlottetown	Charlottetown	Chute d'un rail sur la main	Blessure à la main.
23 " ..	Hector McLeod, aide-ajusteur, Charlottetown	"	Eclat d'une roue d'émeri	Blessure à la jambe.
30 " ..	Wm. Hetheridge, cantonnier, Charlottetown	"	Frappé par marteau	Blessure à la main.
30 " ..	Arthur G. Bruce, apprenti, Charlottetown	"	Métal tombé sur le pied	Blessure au pied.
13 déc..	Wm. Munroe, nettoyeur, Charlottetown	"	Ebouillanté	Blessure à la main.
3 janv..	James A. McNeill, aide-forgeron, Charlottetown	"	Coupant de l'acier	Blessure au doigt.
1er fév..	Mme Sarah Keoughan, Hermitage	Station Hermitage	Sauté du train en mouvement	Blessure au poignet.
21 mars..	G. D. Douglas McEwen, mécanicien, Charlottetown	Charlottetown	Glissé sur rail glacé	Blessure au genou.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ACCIDENTS durant la période terminée le 31 mars 1911.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1. Tombé des wagons ou de la locomotive......	....	2	......	2	.....	......	......	4
2. Sauté sur ou en bas des trains ou loc. en m...	......	2	......	......	......	......	....	2
3. En trav. sur ou p. de la voie à former les trains	....	....	......	......	......	....	......	......
4. Sortir les bras ou la tête hors des fenêtres....	......	....	......	.....	......	.....	....	.....
5. En attelant des wagons............	.....	....	.....	...	......	..	......	.....
6. Tamponnement ou déraillement..	......	......	......	......	......	......	......	.....
7. Frappé par des loc. ou w. aux trav. de v. pub.	......	......	......	.....	......	1	......	1
8. En marchant, se tenant debout, étant couché ou se trouvant sur la voie..........	......	......	......	......	......	......	......	.....
9. Explosions.....	......	......	......	1	.....	.....	.....	1
10. En se heurtant sur des ponts...............	......	......	......	......	.....	......	......	...
11. Autres causes...........................	......	......	.. .	18	....	......	......	18
Total.........................	......	4	.....	21	......	1	......	26

CHARLOTTETOWN, I. P.-E.,
17 mai 1911.

FONDS DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL.

MONCTON, N.-B., 26 mai 1911.

A l'honorable G. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

D'après les instructions du Conseil du fonds de prévoyance, nous avons l'honneur de soumettre à votre considération le rapport qui suit des opérations de la caisse de prévoyance pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Le personnel du Conseil de la caisse de prévoyance pour cet exercice a été celui qui suit:—

D. POTTINGER, vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

W. A. DUBÉ, surintendant de l'Intercolonial, Lévis, P.Q. T. C. BURPEE, ingénieur de l'entretien de l'Intercolonial, Moncton, N.-B.	Nommés par le ministre.
M. MILLEDGE THOMPSON, chef de train de l'Intercolonial, Moncton, N.-B. WILLARD P. HUTCHINSON, expéditeur de trains, Intercolonial, Truro, N.-E.	Elus par les employés.

Quatre réunions régulières du conseil, ainsi que requis par les règlements, ont eu lieu durant l'année. Suit un relevé des recettes et des dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1911:—

Balance au crédit de la caisse, 31 mars 1910		$255,585 08
Les contributions par les employés au cours de l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires et gages mensuels, ont été de	$71,296 42	
Les contributions par les chemins de fer d'un montant égal, durant la même période, ont été de	71,296 42	
		142,592 84
Montant reçu pour remboursements, etc		1,083 83
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		7,079 36
		$406,341 11

NOTE.—Somme portée au compte du crédit de la caisse de prévoyance durant l'année	$136,067 27
Somme accumulée en mars 1911, mais non portée au compte du crédit par les chemins de fer avant mai 1911	14,688 76
	$150,756 03

Les dépenses ont été:—

Pour allocations de retraite..	$121,014 34
Pour contributions remboursées au cas d'employés décédés.. ..	2,696 11
Pour contributions remboursées qui avaient été déduites par erreur..	1,310 40
Pour contributions remboursées aux employés renvoyés.. ..	776 02
Examens médicaux pour les stagiaires qui entrent dans le service..	1,818 00
Examens médicaux pour les employés qui se retirent du service..	101 00
Pour les frais d'élection..	664 52
Pour appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire..	3,532 36
Pour les membres qui font partie du conseil..	57 42
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc., etc..	890 93
	$132,861 10

Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1911.. .. .. $273,480 01

Le relevé qui suit indique la somme pour laquelle les chemins de fer ont contribué, et la somme pour laquelle ont contribué les employés de la caisse de prévoyance, dans chaque exercice depuis que la caisse est en opération. Il indique aussi le nombre des employés qui se sont retirés, le nombre des décès survenus parmi eux, et la somme versée chaque année pour les allocations de retraite. La somme moyenne des allocations de retraite versées au mois de mars de chaque année est aussi indiquée.

Exercice.	Somme versée par les chemins de fer.	Somme versée par les employés	Nombre des employés inscrits dans la caisse.	Nombre des employés retirés qui sont morts.	Somme versée pour allocations de retraite.	Moyenne de l'allocation mensuelle payée en mars.	Observations.
1907-8.	$82,707 74	$82,707 74	142	11	$23,913 04	$25 40	
1908-9.......	75,306 41	75,306 41	88	17	64,037 63	25 63	
1909-10......	69,949 70	69,949 70	108	17	103,623 20	26 30	
1910-11......	71,296 42	71,296 42	51	23	121,014 34	26 56	

On remarquera par le relevé ci-dessus des recettes et des dépenses que la somme des contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année a été de.. .. .. $142,592 84
Et que la dépense a été de.. .. .. 132,861 10

Excédent des contributions sur la dépense.. .. .. $ 9,731 74

L'excédent brut, y compris les intérêts, au crédit de la caisse le 31 mars 1911, était de.. .. .. $273,480 01

La loi prévoit que deux membres du Conseil de la caisse de prévoyance seront élus chaque année, et il a en conséquence fallu, en janvier 1911, se disposer pour l'élection de ces deux membres devant servir durant l'exercice qui s'est clos le 31 mars 1912.

Des avis demandant la mise en nomination des candidats ont en conséquence été affichés ainsi que le requiert la règle, et l'élection a eu lieu en février 1911.

Les deux membres élus ont été:—

WILLARD P. HUTCHINSON, expéditeur de trains, Intercolonial, Truro, N.-E.

JAMES W. NAIRN, mécanicien de locomotive, Intercolonial, Truro, N.-E.

Le personnel du conseil est actuellement constitué ainsi qu'il suit:—

D. POTTINGER, vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

W. A. DUBÉ, surintendant de l'Intercolonial, Lévis, P.Q. T. C. BURPEE, ingénieur de l'entretien de l'Intercolonial, Moncton, N.-B.	Nommés par le ministre.
WILLARD P. HUTCHINSON, expéditeur de trains, chemin de fer Intercolonial, Truro, N.-E. JAMES W. NAIRN, mécanicien de locomotive, chemin de fer Intercolonial, Truro, N.-E.	Elus par les employés.

D. POTTINGER,
Président.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents arrivés

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1910.							
5 avril	......	....	....	....	....	...	Lévis, P. Q........
11 "	21.00	Spécial.....	M'chandises	Jos. McLaughlin..	John Baxter......	229	Pirate-Harbour....
12 "	7.59	"	Immigrant..	W. Warman... ..	A. Bourgeois.....	224	1¼ mille à l'est de Campbellton.
13 "	19.00	Garage.....	Cour........	....	F. Welling......	404	Cour de Moncton...
14 "	1.40	Fret........	Spécial.....	A. R. Gordon.....	R. L. McDonald..	282	New-Glasgow......
13 mai	19.50	Garage.....	... .	H. A. Baker..	R. Phinney......	258	Truro.............
16 "	21.25	Spécial.....	M'chandises	E. K. O'Brien....	A. Urquhart......	218	Riversdale........
19 "	21.45	Garage.....	....	R. H. Wilkins ...	W. Atkinson.....	12	Cour de Sydney-nd.
24 "	13.40	133	Voyageur.s.	H. G. Thompson..	Wm. Megarity....	17	Stn Nauwigewauk..
25 "	8.30	Garage.....	....	.. ..	J. Williams.......	285	Cour de St-Jean...
16 juin	......	65	Rapide.....	....	....	...	Traverse de grand cheminStellarton.
27 "	......	146	"	L. Gingras........	G. Cloutier..	46	St-Hyacinthe......
4 juil-	10.10	100	....	A. Calder.........	J. Campbell......	66	Cour de New-Glasgow.........
16 "	17.30	20	Messager. ..	J. R. Fisher......	B. Cooke.........	...	
25 "	22.30	Spécial.....	M'chandises	J. F. Melanson....	H. Campbell......	220	Truro, N.E........
6 août	5.00	....	....	....	....	....	Calhouns........... Cour de Drummondville.............
6 "	23.45	105	Voyageurs..	J. H. Pushie......	N. McMillan.....	271	Jonct. Sydney-nord.
12 "	8.10	90	" ..	D. J. McDonald..	J. W. Gunning...	44	2 milles ouest de Tatamagouche.
13 "	12.25	136	" ..	John McLeod. ...	Geo. Speerk......	148	Traverse du cimetière, Saint-Jean.
19 "	17.00	31	Mixte......	A. J. Welling.....	G. C. Palmer......	156	Station de Shédiac..
20 "	20.00	Spécial.....	M'chandises	D. B. Bruce.... .	J. Shaw	199	New-Glasgow, traverse rue Victoria
20 "	23.45	176	"	....	A. Stevens........	67	Truro.............
24 "	11.20	Spécial....	Mixte......	A. H. Lutes......	Wm. Megarity....	224	Sussex.............
26 "	24.20	Garage.....	Cour........	....	E. Thomas.......	350	Cour de Campbellton.............
31 "	......	1	Voyageurs..	W. L. Broad.....	—. Johnson.......	164	Aulac, N.-B.
12 sept.	4.00	33	" ..	A. McPherson....	Wesley Carson....	....	Entre New-Mills et Charlo, N.-B.....
24 "	6.15	47	" ..	F. Beaulieu.	T. Berube........	97	½ mille est de Lévis.
24 "	12.00	Garage.. ..	....	. ...	A. Robins......	157	Truro, N.-E.
28 "	.....	....	....	....	C. Coleman......	326	Cour de Richmond.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

INTERCOLONIAL.

durant l'année close le 31 mars 1911.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
C. E. Gallagher.....	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par un train inconnu..	Fatale....	Accident.
Dan. Fraser........	Serre-frein...... ..	Pend. qu'il accouplait boyaux à air le train a avancé	Blessure au pied..	
Harry Cohen	Voyageur...........	Le train a déraillé...........	Blessures légères..	
Jos. Ritchie........	"	" "	" ...	
Mrs. Jos. Ritchie....	"	" "	" ...	
R. Selway.	"	" "	" ...	
John Patterson......	"	" "	" ...	
Gessey Sharp.......	"	" "	" ...	
Jas. Wallace........	"	" "	" ...	
Geo. Hay..........	"	" "	" ...	
R. H. Baird........	"	" "	" ...	
Mrs. Baird..........	"	" "	" ...	
Baird (fille).........	"	" "	" ...	
Leonard A. Black...	Contrem. garage....	Tombé à bas du wag. et écrasé	Fatale...........	"
Hugh McDonald....	Ni l'un ni l'autre....	Écrasé par le train...........	"	"
Amos Biswanger...	Préposé au garage...	Perdu pied en essayant de monter sur locomotive. Blessé à la jambe.	Mort le lendemain matin.	Pas d'enquête.
Munroe Bell.......	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Fatale...........	"
M. D. McNeil.....	Serre-frein..........	Pris entre les barres d'attellage	Blessure à la main.	
John Casey.........	"	Tamp. ; écrasé entre les wag.	Fatale..	Accident.
M. J. Coughlan.....	Préposé au garage..	En accouplant wagons......	Bless. à 2 doigts...	
John McDonald et Mme Campbell.	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par le train en traversant le chemin.	Pied coupé.. ..... Blessures légères..	
J. Brassard.........	Serre-frein.........	En garant.....	Blessur. aux doigts	
Dan. M. McDonald.	"	En garant, pied pris dans rail mobile.	Blessure à la jambe	
Cora Taylor........	Ni l'un ni l'autre....	Sauté à bas du wagon.........	Blessé......	
Robt. E. White.....	Serre-frein..........	Tombé à bas d'un wag. à houille	Blessé à la figure..	
Alphonse Reney....	Ni l'un ni l'autre....	Trouvé mort sur la voie, supposé avoir été frappé par le train rapide nº 76.	Fatale............	"
Capit. Lewis........	Voyageur......	Tombé du train, frappé sur la tête.	Blessures légères..	
Wm. Campbell.....	Serre-frein.........	Pendant qu'assis dans le fourgon à bagages porte frappé par grue de maçons.	Fatale..........	"
Mme M. Charlton...	Voyageur........ ..	Sauté du train...............	Blessures légères..	
Samuel Tait........	"	Blessé en essayant de monter dans le train.	Jambe amputée....	
Johnson Ross.	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par le train..........	Fatale	"
Geo. Doyle..	Aiguilleur........ ..	Écrasé par locomotive........	Deux jambes amputées au-dessus du g.; m. de ses bl.	Pas d'enquête.
Andrew Phelps.....	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par le train...........	Tué	Accident.
J. B. Gallant.	Empl. dans la cour..	Frappé à la jambes par la traverse du frein en act. la grue	Blessure, jambe....	
Thomas Amos......	Voyageur...........	Sauté du train en marche.....	Bras amputé.....	
Fred. Nolan........	"	Trouvé le long de la voie.....	Jambe fracturée...	
Narcisse Fortin.....	Ni l'un ni l'autre....	Marchant sur la voie.........	Tué.........	"
Robt. McGregor....	Nettoyeur de wagons.	Tombé en essayant de monter sur le marche-pied de la loc..	Blessure, épaule...	
W. B. Feetham.....	Contrem. de garage..	Sauté du train nº 9 en avant de la locomotive...........	Fatale............	Pas d'enquête.

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents pour

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomot.	Endroit de l'accident.
1910.							
4 oct.	14.30	Garage.....	....	....	P. O'Toole..	380	Richmond.........
11 "	14.30	199	Voyageurs..	E. L. Watts......	Wm. Smallwood.	313	Station Moncton...
23 "	21.00	99	....	....	....	....	C'ur de Campbellton
30 "	11.07	87	Voyageurs..	W. Foster.........	J. J. Ferguson...	161	Cour d'Oxford... .
7 nov.	10.10	Garage.....	....	R. W. Orchard ...	R. Baird..........	362	Voie latérale, moulin Sayabec..........
7 "	12.30	Spécial.....	....	Wm. Capson......	C. E. Freeze.....	9	Humphreys........
10 "	6.40	"	Marchand...	J. Mahoney	H. D. Thompson..	367	Lourdes, N.-E.....
11 "	2.25	Eclaireur...	....	G. E. Vincent....	J. F. DeBoo	301	Jonction Chaudière
12 "	20·45	Spécial.....	Marchand...	J. L. Barnhill	—. Kennedy......	281	Londonderry ......
25 "	3·15	51	Mixte	John Stephenson.	John Oakleaf......	202	Junction Dalhousie.
5 déc.	18·17	35	Voyageurs..	T. Corbett	A. Donald.........	324	A l'est de Mill-Creek, près Campbellton
5 "	23.20	10	Voyageurs..	G. A. Chesley	W. E. Hunter	314	Cour de St-Jean...
10 "	17.00	Spécial.....	Marchand...	G. A. Cobb	Alonzo McLean...	91	Sydney-nord. . ..
10 "	17.22	146	Rapide.....	J. Dowden.	R. Jamison......	116	¼ de mille à l'est de St-Hyacinthe.
13 "	23.35	26	Rapide.....	W. J. Dixon......	J. Ross............	414	Depot de la rue.... North, Halifax.
14 "	8.10	....	Garage.	James Card.......	A. Cook	381	Cour de Moncton..
22	15.30	Spécial.	Marchand ..	W. L. Marshall...	W. Rushton......	376	Près de Moncton...
23 "	16.00	....	Garage.....	....	E. B. Price.......	372	C'ur de Campbellton
31 "	5.20	Spécial.....	Voyageurs..	Geo. Walker......	A. Connell........	406	Entre Causapscal et Assmequaghan.
31 "	6.30	....	Locom. lège.	....	James Clark......	237	Rue Hanover, passage Halifax.
1911							
3 janv.	24.45	175	Marchand..	D. McDonald.....	Chs. Wilson	305	Boisdale, N.E......
14 "	2.30	Garage.	....	....	C. Sawyer	302	Riv.-du-Loup......
17 "	6.00	Spécial.....	Marchand..	P. Dumas	O. Gagnon........	45	" " ......
18 "	9.00	Garage.. ...	....	....	J. S. Baxter.....	287	Cour de Stellarton .
18 "	16.45	Garage.. ...	....	....	R. Colpitts.......	52	Extrémité ouest, cour de Moncton.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

INTERCOLONIAL.

l'année close le 31 mars 1911.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
T. Walsh	Contremaître, garage	Tombé d'un wagon de madrie.	Blessures au bras et à la jambe	
Wm. Smallwood	Mécanicien	Pend. qu'il graiss. sa locomot. un train a reculé et fait avancer la locomotive	Blessures au dos et à la hanche	
Theo. Raymond	Serre-frein	Pend. garage pied pris dans une voie de croisement, écrasé	Fatale	Accident.
John Swan	Voyageur	Sauté d'un train	Blessé	
John Lavoie	Serre-frein	Glissé et tombé	Bless. à la cheville.	
Joseph Carr	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en marchant sur la voie	Bless. à la ête et à la figure	"
F. R. Mahoney	"	Frappé par un train	Fatale	
Arthur Couture	Emp. dans la cour	Essayant de passer sous le train	3 doigts amputés	
John V. McDonald	Serre-frein	En essayant de monter sur un train, tombé sur sa lampe	Blessure au poig.	
Arthur Legere	Chauffeur	Tombé en descend. de locomot.	Blessure à la hanc.	Enquête inutile.
Martin Kelly	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en marchant sur la voie	Fatale	
Alfred Fubler	Fasteur wagon-lit	Sauté d'un wagon en mouvem.	Blessure à la tête	
John B. Musgrave	Serre-frein	Pied pris entre attelage de wagon	Blessure au pied	
R. Jamison	Mécanicien	Tamp. d'avant avec locomotive du G.T. 416 allant vers l'oust sur voie de l'est		Accident.
M. Dionne	Chauffeur		Fatale	
Joe Duval	Courrier	"	Fatale	
Ernest Duval	Emp. des massageries	"	Blessure au bras et à la jambe	Légères blessures.
Jos. Champoux	Serre-frein	"	Blessure à la bouche et à la jambe	
Henri Fourtier	Voyageur	"	Blessure, côté	
Albert Godin	"	"	Coupures, tête	
Daniel Smith	"	"	Deux doigts cassés et coup. à l'œil	
Victor Houle	"	"	Pied écrasé	
Wm. Fisher	Prép. aux bagages	Locomotive frappe wagon aux bagage, qui frap. les hommes	Fatale	Pas d'enquête.
Colin Mitchell	"	Main prise entre sabot du frein et la roue	Fatale	
A. Cook	Mécanicien	En tentant de montersur un train, manque le pied et tombe sous les wagons	Blessure, main	
Stewart McDougall, (boy aged 13).	Ni l'un ni l'autre	En acc. locom. à un ch.-neige.	Bras amputé	
C. H. Mathews	Contremaître garage.	Sau*e d'un train en mouvement	Petit doigt amputé	
Gasparini Francesia.	Voyageur			
John Jackson	Contremaître, garage	Frappé par locomotive en traversant la voie	Blessures, tête et figure	
Elias Striker	Ni l'un ni l'autre	Tombé du train où il était monté subrepticement	Blessure, jambe	
P. Dionne	Emp. dans la cour	Sauté de la locomotive	Blessure, cheville	
T. Dube	Serre-frein	Tombé du sommet d'un wagon fermé	Blessure, jambe	
J. W. McKay	Emp. dans la cour	Descendant d'un wagon en faisant du garage	Blessure, cheville	
Otto Wortman	Prép. au garage	En ess. de monter sur une loco motive quand la vapeur s'en échappait manque le pied.	Jambe amputée au-dessous du genou	

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Relevé des accidents pour l'exercice

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la loc.	Endroit de l'accident.
1911							
23 jan.	17.50	Spécial.....	....	Jos. McLaughlin..	R. Shaw..........	318	Antigonish........
25 "	10.12	2	Rapide.....	J. Henderson.....	G. B. Story.......	238	Moncton.........
25 "	10.35	Marchand...	Spécial.....	C. W. Lutes	M. White........	275	Garage de McKay N.-E.
25 "	13.00	March., int.	Spécial......	C. W. Ferguson ..	C. Cool..........	34	Bathurst ....
27 "	9.55	304	Marchand...	R. Henry	A. McLaughlin...	174	Nelson ....
28 "	12.50	A garage...	....	R. Redmond......	C. McTiernan.....	210	Halifax, T. E. P...
24 "	3.49	....	....	....	....	....	¼ de mille à l'ouest du pont du collège.
27 fév.	21.50	66	Rapide.....	D. O McDonald..	J. Gunning......	150	Sur le pont à l'ouest de New-Glasgow..
1er mar.	24.00	Inconnu....	....	....	....	....	Cour de Stellarton..
4 "	18.03	33	Rapide	W. A. Mitchell...	W. E. Turner.....	343	Sainte-Madeleine...
9 "	10.30	59	Mixte......	Alex Dickie.......	H. Cameron	175	Jonction Derby....
		34	Rapide.....	E. L. Watts.....	M. O'Shaughnessy.	347	
8 mar.	20.40	102	Mixte ...	J. H. Pushie.	M. Matheson.....	271	Garage de Young. .
11 "	6.10	....	Garage......	N. Hopper.. .	T. Hennessey.....	....	Truro ....
12 "	23.34	....	Spécial......	W. W. Irving.....	G. Anderson....	338	Bathurst.... .....
13 "	4.00	....	Spécial	C. Poirier..	J. McDavid......	372	Cour de Sainte-Flavie.............
24 "	12.30	Inconnu....	....	....	....	....	A l'est de Hartcourt
27 "	20.20	151	A voyageurs	A. Légacé........	L. Dutil.	166	Entre Saint-Eugên et Sainte-Germain

Moncton, N.-B., 30 septembre 1911.

DU CANADA.

expiré le 31 mars 1911—*Fin.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Cause.	Suite de l'accident.	Verdict.
James Fitzsimons...	Chauffeur........	Tomba à bas du tender.....	Blessé...	
Hiram Graves......	Inspecteur de wagons	Frappé par un train au mom't où il sortait d. dessous d. wag.	Fatale...........	Enquête pas nécessaire.
George Wilson...	" " "			
T. McKay..........	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par un train alors qu'il traversait la voie en voiture.	"	Accident.
Ben Bourque......	Voyageur...........	La locom. n° 76 donna contre un train spé. qui était arrêté.	Contusion à la hanche et coup. à la m.	
George Casey.......	"	"	S'est f. m. à l'épaule	
Norbert Bourque....	"	"	" à l'ép. et au dos	Légèrement blessé.
Eddie Casey........	"	"	Blessure au coude.	
A. Bourgeois.......	Cond. de locomotive.	Locomotive culbuta à bas d'un remblai de 10 pieds........	Blessure au genou.	
Harvey Levey ...	Emp. dans la cour...	Tomba à bas d'un wagon alors qu'il garait un train de marc.	Blessure à la cheville du pied ...	
Burton Casey....	Ni l'un ni l'autre....	Trouvé le long de la voie coupé en deux par un train inconnu	Fatale............	Accident.
Jos. Hasha.........	" "	Frappé par un train	"	"
John W. Fordes	Commis..........	"	"	Accident.
Edgar Dupont......	Voyageur..........	Sauta à bas d'un train en mouvement....................	"	"
M. D. Mullins	Garçon de table.....	Express donna contre la locom. n° 59 q. était arrêtée à u. sta.	Blessure à la tête..	
Mde J. W. McManus	Voyageuse..........	"	Blessure à l'œil....	
H. W. Steen.........	Voyageur........	....	Blessure à la jambe	
A. Irving, shérif suppléant	"	....	" "	
Mlle J. A. Carter...	Voyageuse.........	....	Blessure à la figure.	
J. D. Armstrong....	Voyageur.	....	Coup. au-des. d l'œil	
Norris Sim........	"	"	Blessure à la jambe	
Titus Anderson.....	Serre-freins	"	Blessure à la figure.	
Harvey McDougall..	Voyageur.........	"	Fatale............	Accident.
Mde Harry Colson..	Voyageuse..........	"	Foulure, chev. d. pd	
C. O. Brien	Voyageur.....	"	Coupure à la figure.	
Mde Jas. Tobin.....	Voyageuse..........	"	Coupure à la tête et lésions internes..	
Wesley Curtis	Voyageur.	"	Légère blessure à la tête...	
A. Jardine........	"	"	Coupure à la tête..	
Thos. Cochrane.....	"	"	Coup., lèvre et joue	
Burpee Harris	. ...	"	Blessure au côté...	
Calvin Clark........	"	"	Blessure à la figure.	
Gordon Atkinson...	"	"	Blessure à la tête..	
Mde Pleadwell......	Voyageuse..........	"	Fracture d'une côte et bless. à l'épaule	
Alex Dickie	Chef de train.......	"	Coup. au-des. d l'œil et bless. à la jambe	
Melle Jessie McLean	Voyageuse.........	Partie d'un train dérailla. ...	Légèrement blessée	
S. B. Lane	Contremaître de gar.	Sauta à bas d'un train, glissa et tomba........	Blessure à la tête..	
Larry Comfort. . .	Ni l'un ni l'autre....	Sauta à bas d'un train.... .	" " main.	
J. P. Humes........	Chauffeur.	Tamp. entre la locomotive 372 et la locomotive 406....	Légèrement blessé.	
Clyde Wilson..	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.......	Fatale...........	Accident.
Alfred Gadbois.	" "	Frappé par un train alors qu'il traversait la voie en voiture.	Fatale.	"

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF GDU OUVERNEMENT SUR LA DIVISION OUEST DU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.

Bureau de l'ingénieur consultant général du gouvernement et ingénieur en chef de la division Ouest du chemin de fer National-Transcontinental.

OTTAWA, 4 mai 19111.

L'honorable G. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet des travaux faits dans la division Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la clôture du dernier exercice (31 mars 1911).

La division Ouest, pour les fins de construction, est divisée en deux sections, savoir:—

La " section des prairies ", qui commence à Winnipeg et finit à la rive orientale du creek du Loup, soit une distance de 915 milles.

La " section des montagnes " qui commence au creek du Loup et s'étend jusqu'au dock du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique (le terminus ouest du chemin de fer), soit une distance de 830 milles; la division complète ayant 1,745 milles de longueur.

L'alignement et les rampes sont bons et très favorables pour la traction de lourdes charges. La courbe la plus raide a 955 pieds de rayon, et le maximum de rampe contre la traction allant vers l'est est de 4-10 de 1 pour 100, à l'exception d'une rampe de 19 milles de longueur de 1 pour 100 dans les montagnes Rocheuses, à Tête-Jaune-Cache; contre la traction allant vers l'ouest le maximum de rampe est de 5-10 de 1 pour 100.

SECTION DES PRAIRIES.

La construction de cette section du chemin de fer est presque terminée. Le régalage est fini, sauf qu'il reste encore à niveler les remblais et à leur donner la largeur prévue dans les devis.

Pour une section de prairies, les travaux qui ont été faits sont très considérables. Le régalage a excédé 32,000 verges cubes au mille, et parmi les huit ponts en acier plusieurs ont de très grandes dimensions, notamment:—

Le pont sur le bras sud de la rivière Saskatchewan, 1,501 pieds de longueur et 76 pieds de hauteur.

Le pont sur la rivière Bataille, 2,770 pieds de longueur et 178 pieds de hauteur.

Le pont sur le bras nord de la rivière Saskatchewan, 1,655 pieds de longueur et 136 pieds de hauteur.

Le pont sur la rivière Pembina, 902 pieds de longueur et 214 pieds de hauteur.

En sus de ces ponts, il y a un très grand nombre de ponceaux et de ponts sur chevalets.

Les clôtures et la ligne télégraphique sont terminées.

Les rails sont posés partout. La longueur de la ligne principale est 915 milles, avec des voies d'évitement d'un parcours total de 83·01 milles.

Les voies de service conduisant aux élévateurs à grain, aux quais de chargement, aux moulins, etc., ont une longueur totale de 24·66 milles.

Les voies qui ont été établies dans les cours de stations divisionnaires couvrent un parcours total de 49·78 milles; il y a aussi des voies à Portage-la-Prairie sur une étendue de 1·04 mille.

La longueur totale de voies construites est de 1,073·49 milles.

La voie a reçu une épaisse couche de ballast et est en très bonne condition pour la circulation des trains, mais il faudra faire encore beaucoup de ballastage pour répondre aux exigences des devis.

Des systèmes d'enclenchement pour conjugaison d'aiguilles, des sémaphores et des appareils de déraillement ont été établis à tous les points de croisement d'autres chemins de fer au niveau des rails—13 en tout—dont 6 se trouvent aux points de croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien et 7 aux points de croisement du chemin de fer Canadian-Northern.

Il a été établi à divers endroits le long de la ligne:—

139 stations (lieux d'arrêt pour les trains).
55 gares pour voyageurs.
6 grandes gares divisionnaires.
6 gares portatives.
3 remises à outils servant de gares.
46 latrines.
3 dépôts de marchandises aux stations divisionnaires.
8 remises à locomotives, dont 4 ont 12 stalles, 2 ont 18 stalles et 2 ont 2 stalles.
3 ateliers de machines.
1 installation pour faire du charbon.
1 charbonnerie.
1 forge.
3 magasins.
6 cabanes pour coucher, servant d'huileries.
88 quais de chargement.
33 parcs à bestiaux.
33 services d'eau.
126 élévateurs à grain (construits par des particuliers).

Pour la commodité de ceux qui sont chargés de l'entretien de la voie, etc., il a été construit:—

56 maisons pour cantonniers.
73 cabanes pour coucher.
77 remises à outils.
3 guérites pour gardiens.

L'entière section des prairies (de Winnipeg au ruisseau du Loup (915 milles) est maintenant en exploitation.

Les trains ont commencé à circuler sur la première section (de Winnipeg à Wainwright—667 milles) le 21 septembre 1908. Le 22 novembre 1909, un autre tronçon de 126 milles (de Wainwright à Edmonton) a été mise en exploitation, et le reste de la section des prairies (jusqu'au creek du Loup, 122 milles) a été ouvert à la circulation le 12 février 1911.

La mise en exploitation de la section des prairies a été d'une grande commodité pour le public, surtout pour les colons qui demeurent le long de la ligne du chemin de fer.

La voie est en parfait état; les trains y ont circulé régulièrement et aucun accident n'est arrivé.

Les dépenses certifiées jusqu'au 31 mars 1911 se sont élevées à $34,805,842.27, montant dont il faudra déduire, lorsque les travaux seront terminés, la valeur du matériel roulant employé pour la construction de la ligne et le coût de l'équipement des sections et des stations, etc.

SECTION DES MONTAGNES.

Les travaux de construction sur la section des montagnes du chemin de fer n'avancent pas aussi rapidement qu'on aurait pu le désirer.

La longueur totale de cette section, qui part de la rive orientale du creek du Loup et va jusqu'au dock du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Prince-Rupert, est de 830 milles, et les travaux se poursuivent actuellement à l'entreprise sur un parcours de 420 milles seulement, dont 180 milles se trouvent à l'extrémité est (ruisseau du Loup) et 240 milles à l'extrémité ouest (Prince-Rupert). Les travaux n'ont pas encore été adjugés sur les 410 milles intermédiaires.

Je dois dire ici que bien que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ait construit un quai ou dock à Prince-Rupert, dont elle se sert pour la réception des matériaux dont elle a besoin pour la construction de son chemin de fer, elle n'entend pas en faire le terminus de celui-ci. Elle est actuellement à construire une ligne à l'ouest de là, le long du rivage, jusqu'à un endroit plus éloigné dans la ville de Prince-Rupert, où elle se propose d'établir ses installations de têtes de ligne. Sur cette ligne, qui a 3·23 milles de longueur, la compagnie a dépensé environ $500,000.

Cependant, comme elle n'a pas encore été officiellement reconnu comme faisant partie du réseau, je n'ai pu incorporer dans mes certificats les dépenses s'y rattachant.

Sur les 180 milles où les travaux se font à l'entreprise à l'extrémité est (creek du Loup), il n'a pas été fait de régalage à l'ouest du 136me mille.

Sur les 100 premiers milles le régalage est virtuellement terminé; entre le 100me et le 129me mille 310 acres ont été essartées et 170,000 verges cubes de déblais ont été enlevées. A partir du 129me mille jusqu'au 136me mille, il n'a été enlevé qu'environ 19,000 verges cubes de déblais, et à peu près 89 acres seulement ont été essartées.

Les ponts en acier sur le creek du Loup, sur la rivière McLeod et sur le creek des Prairies sont terminés, et l'on est actuellement à construire la substruction en béton du pont en acier sur la rivière Arthabaska; la culée orientale est terminée et l'excavation des fondations pour les deux piles a été commencée.

Les ponceaux et la plupart des ponts sur pilotis sont construits sur les 100 premiers milles. Pour le reste des ponts sur pilotis, les pilots sont enfoncés et pourvus de leurs chapeaux et sont prêts à recevoir les rails.

Les rails sont posés sur les 65 premiers milles ainsi que sur les voies d'évitement dans cette partie du réseau, et l'on s'attend à atteindre le 100me mille dans quelques semaines.

Un service d'eau a été établi et une gare et une remise à locomotives de 12 stalles ont été construites à Edson, la première station divisionnaire sur cette section.

Je ferai remarquer que les dimensions des ponts en acier qui ont été construits sont très considérables:—

Le pont sur le creek du Loup a 652 pieds de longueur et 127 pieds de hauteur; le pont sur la rivière McLeod a 1,066 pieds de longueur et 118 pieds de hauteur, et le pont sur le creek des Prairies a 802 pieds de longueur et 98 pieds de hauteur.

Afin que les travaux puissent être activement poussés pendant la prochaine saison, de grandes quantités de fournitures, d'outils, etc., ont été expédiées en ces dernières semaines et distribuées le long de la ligne jusqu'à Tête-Jaune-Cache (le 180me mille) à l'ouest, et il y a à l'heure qu'il est suffisamment de traverses, de rails, etc., pour parachever la voie jusqu'à ce dernier endroit cette année,

Du 136me mille au 645me mille, il n'y a encore rien de fait.

Du 645me mille au 730me mille, environ 47 pour 100 du régalage sont finis, à l'exception des 7 grands tunnels, dont un seulement est terminé; sur tout le reste du parcours les travaux sont assez avancés, mais il n'est guère probable que l'on puisse poser les rails avant la fin de l'automne prochain.

Au 666me mille, il faudra construire, sur la rivière Skeena, un pont en acier de 3 travées de 70 pieds chacune et de 3 travées de 240 pieds chacune. L'on est à faire les préparatifs voulus pour commencer la construction de ce pont dès l'ouverture de la navigation, probablement au commencement du mois de mai 1911. L'on n'aura pas trop, je crois, de toute la saison pour exécuter cette partie des travaux, et il y a tout lieu de croire par conséquent que les rails ne seront pas posés à l'est de cet endroit avant le mois de novembre prochain.

Les ponceaux sont presque tous terminés, mais il reste encore plusieurs ponts de pilotis à construire.

A partir du 730me mille jusqu'au dock de Prince-Rupert, au 830me mille, le régalage est virtuellement fini. Les ponceaux et les ponts sur pilotis sont terminés, mais des 8 ponts en acier un seulement a été jusqu'ici construit—celui qui traverse les rapides de Zanardi, à environ 8 milles à l'est de Prince-Rupert. La construction des substructures des 7 autres ponts n'a pas encore été commencée. Les superstructures en acier ont cependant, d'après ce que l'on m'a dit, été livrées à Prince-Rupert. En attendant, les trains traversent les rivières sur des ponts sur pilotis temporaires.

Les rails sont posés sur une distance le 102 milles et il a été déposé assez de ballast sur la voie pour que les trains puissent y circuler. Il n'a été établi aucun service d'eau permanent.

Voici quels sont les bâtiments qui ont été construits:—

1 bureau.
1 cabane pour manger.
1 quartier général.
2 entrepôts.
1 logement pour le surintendant.
1 atelier.
1 dépôt d'outils.
1 cabane pour coucher.
1 remise à locomotives à 2 stalles.

Un dock a été construit à Prince-Rupert, mais il a été fort ravagé par les tarets.

Il faudra ériger plusieurs abris paraneige afin d'empêcher que la circulation des convois ne soit interrompue par la neige qui glisse sur les flancs des montagnes. L'on a eu beaucoup de difficulté à maintenir un service de trains, l'hiver dernier, à cause des fréquents éboulements de neige qui se sont produits. Il existe déjà un paraneige. saison si l'on réussit à trouver la main-d'œuvre nécessaire, et j'espère pouvoir signaler un progrès considérable à la clôture de l'exercice 1911-12.

Les dépenses certifiées jusqu'au 31 mars 1911 se sont élevées à $20,488,156.58. Ce chiffre ne comprend pas les dépenses faites sur les 3·23 milles à l'ouest du dock de la compagnie à Prince-Rupert.

Voici quelles ont été les dépenses totales certifiées, pour la division ouest, jusqu'au 31 mars 1911:—

Section des prairies.	$34,805,842 27
Section des montagnes.	$20,488,156 58
Total.	$55,293,998 85

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer National-Transcontinental.

PARTIE V

RECONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES INGÉNIEURS

CONSEIL DES INGÉNIEURS,

PONT DE QUÉBEC,

MONTRÉAL, 18 septembre 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet des travaux de reconstruction du pont de Québec pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

MAÇONNERIE.

Il a été fait très peu de progrès dans la construction de la maçonnerie l'année dernière. Le caisson pour la pile principale nord fut construit et remorqué jusqu'à l'endroit où il devait être immergé, et l'on avait commencé à l'enfoncer, alors qu'il fut endommagé par suite d'un accident, et qu'il fallut le conduire à la cale de radoub pour le faire réparer après que le béton qui y avait déjà été déposé eût été enlevé. Par suite de la difficulté que l'on avait à enfoncer un caisson d'aussi grandes dimensions, le conseil des ingénieurs décida de s'en servir pour la pile principale au sud, où le lit du fleuve est composé de matières beaucoup plus pénétrables, et de construire le caisson pour la pile principale nord en deux sections. Dès que le temps le permettra, au printemps, et que les réparations voulues auront été faites, le caisson sera sorti de la cale de radoub et placé sur un fond préparé. Ce caisson sera probablement laissé là jusqu'au printemps prochain, l'entrepreneur se contentant pour le moment de construire la pile principale nord. L'ancienne pile principale nord a été démolie. La pierre de parement de cette pile servira pour la nouvelle pile.

SUPERSTRUCTURE.

Des soumissions furent demandées pour la construction de la superstructure le 1er juillet 1910. Les soumissions reçues furent décachetées le 1er octobre 1910. L'on permit aux entrepreneurs de soumettre leurs propres plans et devis, tout en soumissionnant suivant les plans préparés par le conseil des ingénieurs. Quatre maisons soumissionnèrent, savoir: "la St. Lawrence Bridge Company", la "Pennsylvania Steel Company", la "British Empire Bridge Company" et la "Maschinenfabrik Augsbuerg-Nurnberg A. G." Il fut finalement décidé de recommander au ministre d'accepter la soumission de la "St. Lawrence Bridge Company", basée sur un plan que cette compagnie avait elle-même dressé.

ENLÈVEMENT DES DÉBRIS.

Au cours de l'année dernière, l'entrepreneur a enlevé presque tous les débris entre la pile principale et l'autre pile. Tout l'acier autour le la pile principale qui pouvait empêcher l'enfoncement du caisson a aussi été enlevé.

DÉMOLITION DES ARCHES DES ABORDS.

La "Phœnix Bridge Company" a été chargé de démolir les arches des abords et les structures temporaires sur les rives nord et sud. Lors de la cessation des travaux au commencement de l'hiver, les arches des abords et les structures temporaires sur la rive nord avaient été démolies et l'on avait commencé les travaux de démolition sur la rive sud.

ÉPREUVES.

L'année dernière, la "Phœnix Bridge Company" a fait pour le conseil des ingénieurs 16 épreuves de types de membres de compression et 50 épreuves de types de barres à œillet afin de constater leur degré de résistance à la tension. Par ces épreuves, les ingénieurs ont obtenu d'importants renseignements relativement aux propriétés physiques des membres du genre de ceux qui étaient proposés pour le nouveau pont. Un court aperçu des résultats obtenus est donné dans le rapport, en date du 1er août 1910, qui a été transmis au ministère.

Le conseil des ingénieurs se propose de faire des épreuves des autres types de membres qui doivent être employés d'après le devis du pont finalement approuvé.

Le tout respectueusement soumis.

C. N. MONSARRAT,
Président et ingénieur en chef.

L'honorable G. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

PARTIE VI

RAPPORTS DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE

ET DES

INGÉNIEURS SURINTENDANTS ET DES SURINTENDANTS DES CANAUX, POUR L'ANNÉE 1910-11

E. Marceau, ingénieur-surintendant, canaux de Québec.

W. A. Stewart, surintendant, canaux du Saint-Laurent (Ontario).

C. D. Sargent, ingénieur local, canaux du Saint-Laurent (Ontario).

J. L. Weller, ingénieur-surintendant, canal Welland.

F. B. Fripp, ingénieur dirigeant, canal du Saut-Sainte-Marie.

J. W. LeB. Ross, ingénieur-surintendant, canal du Saut-Sainte-Marie

A. T. Phillips, ingénieur-surintendant, canal Rideau.

J. H. McClellan, surintendant, canal de la Trent.

A. J. Grant, ingénieur-surintendant, canal de la Trent.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 19 octobre 1911.

M. A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

Ci-annexés se trouvent les rapports annuels des ingénieurs-surintendants des divers canaux, de l'ingénieur local des canaux du Saint-Laurent (Ontario), des ingénieurs dirigeants du canal du Saut-Sante-Marie, et des surintendants des canaux du Saint-Laurent (Ontario) et du canal de la Trent.

Le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard indiquant les dépenses relatives à ces chemins de fer imputables sur le compte du capital a été adressé au vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat et forme une des annexes du présent rapport. Le fait que les ingénieurs qui dirigent directement les travaux imputables sur le compte du capital font leurs rapports à ce conseil et reçoivent leurs instructions de lui rend impossible tout contrôle effectif de la part de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, et diminue la valeur des avis qu'il est appelé à donner au chef du département.

La route par eau ininterrompue entre Montréal, à la tête de la navigation océanique, et Fort-William et Port-Arthur, sur la rive ouest du lac Supérieur, comprend 73 milles de canaux, avec 48 écluses, et 1,167 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,230 milles, le minimum de profondeur d'eau étant de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles; de Montréal à Chicago la distance est de 1,286 milles. L'on trouvera une description de cette route dans l'annexe, avec une énumération des travaux qui ont été faits. A Port-Arthur et à Fort-William (qui sont distants d'environ 6 milles l'un de l'autre), le chemin de fer Pacifique-Canadien donne des moyens de communication avec les centres de commerce de l'ouest et de l'est, et le chemin de fer Canadian-Northern avec ceux de l'ouest et avec ceux du sud à Fort-William. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a construit une ligne qui part de Fort-William et qui communique avec le chemin de fer Transcontinental, et par ce chemin de fer avec Winnipeg.

Sur cette route, les abords des canaux et les chenaux à travers les biefs des rivières intermédiaires sont parfaitement définis et sont éclairés au moyen de bouées à gaz sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, qui permettent de naviguer en toute sûreté tant la nuit que le jour, du moment que l'on a un pilote compétent. Les canaux du Saut-Sainte-Marie, Welland, Cornwall, Soulanges et Lachine sont bien éclairés à l'électricité, et leurs portes d'écluses sont également manœuvrées à l'électricité. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétylène.

Parmi les canaux de moindre importance, ceux de Murray, de la Trent, Rideau et de la rivière Ottawa peuvent être considérés géographiquement comme des branches du réseau principal. En réalité, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct d'une nature plus locale. Isolée des canaux susmentionnés, la navigation sur la rivière Richelieu et le lac Champlain s'effectue au moyen de l'écluse Saint-Ours et du canal Chambly, tandis que dans l'extrême est le canal Saint-Pierre met les lacs Bras-d'Or, au Cap-Breton, en communication avec l'océan Atlantique.

Des renseignements détaillés concernant les divers canaux sont donnés dans une des annexes du présent rapport.

Les travaux exécutés au cours de l'année dernière ont consisté presque entièrement en améliorations et réparations aux ouvrages existant déjà, sauf dans le cas du canal de la Trent, que l'on est actuellement à prolonger afin de lui donner un débouché sur le lac Ontario.

Sur le canal Lachine (pour ne meitionner que les travaux les plus importants), l'on a continué à reconstruire en béton les murs déclives et verticaux dans le bief en amont de l'écluse de la Côte-Saint-Paul, des améliorations ont été faites à la jetée de l'entrée d'amont à Lachine, le canal a été élargi et un quai a été construit à la Côte-Saint-Paul et à Saint-Henri, un pont roulant a été établi à la Côte-Saint-Paul au-dessus de l'entrée de l'étang de la *Saint-Paul Land and Hydraulic Company* du côté sud du canal, et les jetées formant l'abord d'aval de l'écluse n° 4, à Saint-Gabriel, ont été allongées.

Sur le canal de Soulanges, l'on a continué à revêtir la berge sud d'une couche de béton de 18 pouces, et cela a déjà un excellent résultat, en ce sens que le remblai, qui était autrefois fortement saturé d'eau, est mantenant complètement desséché.

La construction du revêtement en cailloux destiné à protéger les rives en argile du lac Saint-François a été continuée durant l'année.

Sur le canal Cornwall, les travaux d'amélioration à l'entrée d'amont de l'écluse n° 17, consistant principalement dans la construction d'un mur en béton sur caissons et l'élargissement, au moyen de dragage, du fond du canal, ont été commencés et activement poussés pendant la saison. Le mur en béton construit à travers la brèche qui s'est produite dans la berge du canal au mois de juin 1908 a été prolongé.

En ce qui concerne les canaux de Williamsburg, savoir, les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, des mesures préliminaires ont été prises, des plans et devis ont été dressés, et des soumissions ont été demandés pour les améliorations nécessaires aux abords de certaines écluses, les travaux à faire consistant principalement dans la construction de murs en béton sur caissons.

Sur le canal Welland, les travaux d'amélioration à Port-Colborne ont été terminés. L'on a achevé d'élargir le canal près de Welland et à la tête de l'écluse n° 2. Comme chose d'un intérêt considérable, ou peut-être de peu d'importance, l'ingénieur-surintendant signale la construction d'une allège en béton armé de 80 pieds—l'épaisseur des côtés, du fond du pont et des cloisons étant de 2½ pouces. Cette allège est étanche et convient bien pour l'usage que l'on en fait.

Pendant l'automne de 1910, il est passé au delà de 3,000,000 de boisseaux de grain par l'élévateur de l'Etat, et les recettes ont plus que couvert les frais d'exploitation et d'entretien. Vu l'augmentation du trafic, il faudra probablement agrandir bientôt cet élévateur.

Relativement au nouveau canal qu'il est question de construire à Welland, l'on a continué à faire durant l'année des levés de plans et des forages sur trois routes projetées. Vu les difficultés que présente la construction d'un canal à travers la péninsule de Niagara, une plus ample étude du projet est nécessaire.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, l'on a élargi, au moyen de dragage, l'entrée d'amont de 300 pieds à 500 pieds sur une distance considérable à l'ouest de la jetée d'amarrage nord. La profondeur réglementaire de 21 pieds 5 pouces à eau basse a été assurée. Des mesures préliminaires ont été prises pour le prolongement de la jetée d'amarrage nord à l'entrée d'amont. En ce qui concerne les travaux de reconstruction d'une partie de la jetée d'amont nord, la substruction en coffrage est virtuellement terminée, et il ne reste plus qu'à ajouter la superstructure en béton.

L'ingénieur-surintendant donne, dans son rapport, d'intéressantes statistiques concernant le mouvement du canal canadien et celui du canal des Etats-Unis. Afin de donner une idée de l'énorme trafic qui se fait à cet endroit et de montrer l'importance qu'il y a à avoir toutes les facilités voulues pour y faire face dans le cas d'un accident, je ferai remarquer que lorsque le canal des Etats-Unis fut ouvert au prin-

temps, le 5 mai, il y avait 140 navires qui attendaient pour passer, bien que le canal canadien eût été ouvert trois semaines auparavant. Lors de cette affluence de vaisseaux, qui dura un mois, le canal canadien fut continuellement en opération pendant 559 heures, donnant passage à au delà de 1,148 navires, représentant un tonnage net de plus de 2,871,728 tonnes.

Sur le canal de la Trent, où se font actuellement de nouvelles constructions, l'étendue en exploitation est la même que l'année précédente, savoir, 160 milles—à partir du lac Simcoe jusqu'aux chutes de Healey, qui se trouvent à 16 milles en aval du village de Hastings. L'eau a été maintenue à une hauteur uniforme toute l'année durant.

Des réparations et des améliorations considérables ont été effectuées sur ce tronçon du canal. Des parties de la rivière Otonabi en aval de Peterborough, du chenal entre Lakefield et la Pointe-Young, de l'entrée d'amont des écluses des Chutes-Fénelon et du chenal du canal en aval de l'écluse hydraulique d'ascension de Kirkfield ont été draguées. Des quais ont été construits au débarcadère de Pengelley sur le lac au Riz, et au débarcadère de Whitefield sur la rivière Otonabi; le dock en béton de Lakefield a été prolongé de 200 pieds et un nouveau débarcadère de 130 pieds de longueur a été construit aux Chutes-Fénelon.

La construction d'un nouveau barrage en béton aux Chutes-Burleigh a été commencée et est à peu près aux deux tiers achevée.

Tous les travaux sur la section de Lindsay, consistant dans la construction d'une écluse, d'un barrage et d'un pont à bascule sont maintenant terminés, à l'exception de quelques menus détails dans l'installation électrique du pont.

Sur la section de Rosedale les travaux, qui comprenaient la construction d'un nouveau canal entre le lac Cameron et le lac Balsam, 1·8 mille de longueur, et d'une écluse et d'un barrage en béton destinés à remplacer l'ancienne structure en bois, ont été terminés; il ne reste plus qu'à creuser le chenal et à régaler et gazonner les berges|

Les travaux pour la conservation des eaux à l'aide de barrages sur les divers cours d'eau tributaires acquis du gouvernement d'Ontario ont été considérables. De nouveaux barrages ont été construits dans les lacs Redstone, Jack's-Bark, aux Tortues et aux Achigans; sur les deux premiers de ces lacs les barrages sont en béton et sur les trois autres ils sont formés de caissons remplis de roches. Plusieurs autres barrages-réservoirs ont aussi été parachevés ou réparés.

Les travaux exécutés dans la division des lacs Ontario et au Riz font le sujet d'un rapport élaboré et intéressant de l'ingénieur-surintendant, que l'on trouvera ci-joint.

Cette division, qui part de Trenton sur le lac Ontario et va jusqu'au lac au Riz, a 56½ milles de longueur, et est divisée, pour les fins de construction, en 7 sections, pour chacune desquelles les travaux ont été adjugés. Elle suit la rivière Trent et comprendra 9½ milles de canal, 13 milles de chenal subaquatique et 34 milles de rivière profonde. L'ascension totale entre le niveau à eau basse sur le lac Ontario et le niveau normal de la navigation sur le lac au Riz est de 369 pieds; cette différence de niveau sera rachetée par 18 écluses. Les niveaux de la rivière et du canal seront contrôlés par 14 barrages, et il faudra 17 ponts, qui seront tous, à l'exception d'un seul, des ponts tournants ou à bascule. Jusqu'ici, 8 écluses, 7 barrages et 9 ponts ont été construits. Les écluses sont en béton, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. Elles ont 175 pieds de longueur entre les chardonnets et 33 pieds de longueur, et pourront recevoir des chalans de 1,000 tonneaux, d'environ 150 pieds de longueur et 30 pieds de bau, tirant 8 pieds d'eau. Il faudra enlever à peu près 1,500,000 verges cubes de terre et 1,250,000 verges cubes de roc et de roches détachées et construire environ 400,000 verges cubes de bétonnage. La dépense que ces travaux nécessiteront est estimée à $6,750,000; le prix total des 7 entreprises pour les 7 sections se chiffre par $5,100,000, somme sur laquelle il a été dépensé pour travaux faits et matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911, $2,009,737, soit à peu près 40 pour 100 du prix global des 7 entreprises. L'on trouvera dans le rapport ci-dessus mentionné de l'ingénieur-surintendant un aperçu des travaux qui ont été exécutés jusqu'à présent.

La division de la rivière Holland part de la baie de Cook, lac Simcoe, et va jusqu'au débarcadère de Holland (8½ milles)—toute cette section étant au niveau du lac Simcoe—puis part du débarcadère de Holland et va jusqu'à Newmarket (4⅓ milles)—distance sur laquelle il y a une ascension de 43 pieds; pour racheter cettte différence de nouveau il faudra 3 écluses et 3 barrages. La valeur totale des travaux faits et des matériaux livrés sur cette section n° 2 jusqu'au 31 mars 1911, représente environ 60 pour 100 du prix de l'entreprise. Il n'a été exécuté aucuns travaux, cette année, sur la section n° 1, l'entreprise pour cette section n'ayant pas été réadjugée.

Des levées hydrographiques des divers lacs compris dans la section de navigation de la Trent ont été faits, et l'on se propose de dresser une série complète de cartes de ces eaux.

Aucune route n'a encore été choisie pour la section nord du canal—à partir du lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne; l'on s'est borné à faire des levés préliminaires de différentes routes afin de constater quelle serait la plus favorable.

Sur le canal Rideau, la crue du printemps en 1910 est survenue dans la première semaine de mars, un mois plus tôt que d'habitude. Le 15 de mai, une rupture s'est produite dans le barrage à Hogsback; il fallut abaisser l'eau de 6 pieds et suspendre la navigation pendant 7 jours afin de faire les réparations nécessaires.

Des corbeaux en acier pour supporter des madriers d'endiguage ont été placés sur le barrage de Poonamalie dans le but de conserver plusieurs pouces d'eau dans le lac Rideau en bas, ce qui aura pour effet de faciliter la navigation vers la clôture de la saison et d'empêcher que ne se répète l'état de choses qui régna depuis le 12 octobre jusqu'à la fin de la saison, alors que l'eau baissa à au-dessous de 5 pieds sur le seuil d'amont de l'écluse de Poonamalie et que la navigation fut suspendue.

Les réparations au barrage de Carillon ont été terminées au cours de l'année.

Sur le canal Saint-Pierre, au Cap-Breton, des mesures préliminaires ont été prises et des levés de plans seront faits sous peu en vue de la reconstruction de l'écluse à eaux de marée. La nouvelle écluse sera plus longue que l'écluse actuelle, ce qui donnera plus de facilités aux navires pour pénétrer dans les lacs Bras-d'Or.

En sus des travaux susmentionnés, il a été dépensé un montant considérable en frais d'entretien et en réparations. Les fonctionnaires préposés aux divers canaux ont eu beaucoup de difficulté à trouver la main-d'œuvre dont ils avaient besoin, vu que le taux des salaires payés sur les canaux est moins élevé que celui des salaires que reçoivent les ouvriers dans les districts adjacents.

L'on a continué les études du chemin de fer de la baie d'Hudson Des arpenteurs ont été occupés à reviser le tracé dans le but de l'améliorer quant aux rampes et à l'alignement et de réduire les frais de construction au plus bas chiffre possible.

Une équipe d'arpenteurs a été chargée de faire le tracé d'une ligne sur le bord sud de la rivière Nelson, afin d'épargner la dépense considérable qu'entraînerait la construction d'un pont sur ce cours d'eau dans le cas où Port-Nelson serait choisi comme terminus sur la baie. Des résultats très satisfaisants ont été obtenus; l'on a trouvé une ligne à rampes douces et dont le coût ne dépassera pas le chiffre qui apparaît dans les détails estimatifs antérieurs.

La première chose qui a été faite en vue de l'établissement de cette voie ferrée a été l'adjudication des travaux pour la construction d'un pont sur la rivière Saskatchewan à Le-Pas. L'entreprise pour la substruction en béton de ce pont a été adjugée à MacKenzie, Mann et Cie, et celle pour la superstructure en acier à la " Canadian Foundry Company ". Le pont aura 4 arches fixes de 147 pieds de longueur et une arche tournante de 262 pieds de longueur, et il y aura une voie pour voitures de chaque côté. Les deux culées, la pile-pivot et deux des piles des arches fixes sont terminées. La fabrication de la superstructure n'a pas encore été commencée.

Outre la surveillance des divers travaux, les membres de cette division du ministère ont été appelés à faire de nombreuses enquêtes d'une nature technique relative-

ment aux demandes d'indemnités, aux plans soumis, affectant les propriétés ou les intérêts du département, aux demandes de concessions, etc.

L'inspection des chemins de fer subventionnés a été faite comme par le passé par M. E. V. Johnson, et, conformément aux dispositions de la loi concernant les lignes d'embranchement des chemins de fer de l'Etat, j'ai fait personnellement un examen des lignes d'embranchement se raccordant au chemin de fer Intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef.

M. A. W. Campbell,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAUX DE QUEBEC.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 12 septembre 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des canaux qui sont sous ma direction, pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

Cette division comprend les canaux de Lachine et de Soulanges sur le fleuve Saint-Laurent, les canaux de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville sur la rivière Ottawa, et les canaux de Saint-Ours et de Chambly sur la rivière Richelieu.

De tous ces canaux celui de Lachine est de beaucoup le plus important, vu qu'il se relie directement au port de Montréal.

Il me fait plaisir de dire que la navigation n'a pas été interrompue un seul instant durant la saison.

Le seul accident sérieux qui soit survenu sur les canaux de la province de Québec au cours du dernier exercice a eu lieu le 23 septembre 1910, alors que le chalan à vapeur *Fred. Kearney* donna contre les portes d'amont de l'écluse sud n° 1 du canal Lachine, qui s'écroulèrent sous le choc. Les portes d'aval furent aussi emportées. Comme les écluses à cet endroit sont doubles, les navires continuèrent à circuler pendant que se faisaient les réparations.

MATÉRIEL DES CANAUX.

M. P. B. Benoit, contrôleur du matériel des canaux, est décédé le 10 novembre 1910. M. Benoit s'était donné beaucoup de peine depuis 4 ans pour trouver un système de comptabilité aussi parfait que possible, et grâce aux innovations qu'il avait faites, c'était une chose des plus simples pour les gardes-magasins des canaux de rendre compte de tous les matériaux reçus et employés.

La charge de contrôleur du matériel des canaux a été abolie.

CANAL LACHINE.

Longueur, 8½ milles; ascension totale, 45 pieds; 5 écluses de 270 pieds x 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les seuils; 5 anciennes écluses de 200 pieds x 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, qui peuvent encore être utilisées.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Voici quels sont les principaux ouvrages qui ont été effectués en fait de réparations et de réfections:—

Portes d'écluses.—Outre l'inspection et la réparation des portes de toutes les écluses, 5 paires de portes de rechange ont été construites pour les écluses suivantes: une paire pour chacune des écluses nord et sud n° 3; une paire pour chacune des écluses nord et sud n° 5, et une paire pour l'écluse nord n° 4.

Ponts tournants.—Tous ces ponts sont maintenant manœuvrés au moyen de l'électricité. Le pont n° 7, à Lachine, qui était le seul que l'on manœuvrait encore à la main, a été pourvu de machines électriques au cours de l'année.

La plupart de ces ponts ont été nettoyés par un procédé mécanique entre le mois d'avril et le mois de novembre 1910, cet ouvrage ayant été fait à l'entreprise par la " Canadian Sand Blast Company", de Montréal, d'une manière très satisfaisante, et à un prix moindre que si on l'avait fait à la main. La même compagnie a aussi peinturé les ponts immédiatement après les avoir nettoyés.

Ponts fixes.—Tous les ponts fixes, au nombre de 9, ont été replanchéiés, durant l'année, avec des madriers de chêne de 2 pouces, et un nouveau pont a été établi sur le nouveau coursier d'alimentation à Lachine; ce pont a été construit dans nos propres ateliers avec de vieilles poutres en acier que nous avions en magasin et quelques matériaux neufs.

Quais.—Il n'a été fait, pendant le dernier exercice, que des travaux d'entretien aux quais longeant les deux côtés du canal.

Poteaux d'amarrage.—Cinquante-cinq forts poteaux d'amrrage en fonte et 90 plus petits, fixés dans du béton, ont été posés en différents endroits sur les deux côtés du canal.

Bétonnage et maçonnerie.—Les vieux murs en maçonnerie qu'il y avait sur les deux côtés du canal à partir du pont du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point à 50 pieds à l'ouest du pont Wellington ont été démolis jusqu'à la ligne d'eau et reconstruits en béton, et une clôture en fer a été construite sur toute la distance; des poteaux d'amarrage ont aussi été posés çà et là. Les nouveaux murs ont été pourvus d'échelles de sauvetage.

Deux monolithes en béton, blindés en tôle d'acier, ont été construits sur le côté d'amont et le côté d'aval du pont sud à Lachine, ce qui a rendu l'entrée de l'écluse à cet endroit parfaitement sûre.

La pile centrale du pont tournant nord, à Lachine, s'étant affaissée d'environ 4 pouces, il a fallu la démolir et la reconstruire en béton.

La chaussée entre les ponts tournants et entre ces ponts et le coursier d'alimentation à Lachine a été pavée en blocs *Metropolitan,* posés sur fondation en béton, et des trottoirs en béton ont été construits en même temps le long de la chaussée.

Un autre trottoir en béton a été construit le long de la rue Riverside, à partir de la rue Mill jusqu'à la ruelle en arrière de la cour du canal.

Bâtiments.—Tous les bâtiments dépendant du canal ont été tenus en bon état durant l'année. Trois logements dans la cour sur la rue Mill, occupés par les deux contremaîtres en chef et le plongeur, le magasin du canal et la forge, également situés dans la cour sur la rue Mill, et le bureau du pointeur, situé près du pont Wellington, ont été pourvus de nouveaux toits en tôle galvanisée.

Rivière Saint-Pierre.—Cette petite rivière et l'égout de Lachine, qui s'y déverse, ont été parfaitement nettoyés trois fois à partir de Rockfield jusqu'au drain à syphon à Saint-Henri, et toutes les mesures voulues ont été prises afin d'empêcher que ce drain ne soit bouché par des déchets.

Comme vous le savez, une commission a été nommée il y a 2 ou 3 ans pour étudier la question de la construction d'un égout à partir de Rockfield jusqu'au fleuve Saint-Laurent, afin de mettre un terme à la contamination de la Petite Rivière. Rien ne paraît avoir encore été fait pour mettre ce projet à exécution. En attendant, ceux qui demeurent sur les bords de la rivière y jettent constamment des déchets de toutes sortes, et il serait peut-être à propos de couvrir ce cours d'eau, afin qu'il n'offre plus de danger pour la santé publique. Une partie seulement de la rivière, cependant, passe à travers les terrains de la réserve du canal, et je ne crois pas que le gouvernement devrait se charger seul des dépenses que cela entraînerait; il ne serait que juste que la ville payât sa quote-part.

Clôtures.—Les anciennes clôtures en bois autour des coursiers d'alimentation et aux deux extrémités des ponts tournants à Lachine, ainsi que sur les deux côtés du canal près du pont Wellington et aux extrémités est et ouest du bassin nord n° 1, ont été remplacées par de solides clôtures en fer.

Appareils de sauvetage.—Cinquante ceintures de sauvetage ont été fabriquées dans nos ateliers durant l'hiver et placées à divers endroits sur les berges. Elles sont faites en pin et sont bien adaptées à l'usage pour lequel elles doivent servir. A côté de chacune d'elles, il y a une perche et des lignes de sauvetage qui restent en permanence sur la berge pendant la saison de navigation.

Depuis 15 ans l'on cherche les moyens de prévenir les noyades dans le canal Lachine, et à cette fin, à mesure que les vieux murs dans la section d'aval, à partir de l'écluse n° 1 jusqu'au pont Wellington, étaient reconstruits, on les a munis d'échelles de sauvetage, espacées d'environ 30 pieds. L'on a fait la même chose dans la section comprise entre la Côte Saint-Paul et Lachine, où les vieux murs à pierres perdues ont été revêtus de béton; et aux endroits où il était impossible d'installer de ces échelles, des ceintures de sauvetage, des perches et des cordes sont placées sur la berge, à des intervalles rapprochés, comme je viens de le dire. L'on se propose d'améliorer encore ces appareils de sauvetage.

CAPITAL.

Murs déclives et verticaux.—Les travaux de reconstruction en béton des murs déclives et verticaux ont été continués pendant l'année 1910, les entrepreneurs étant MM. Haney, Quinlan et Robertson. Pendant l'été, l'on a refait environ ½ mille de gros mur et 3 milles de mur de revêtement du côté sud.

L'on a aussi commencé à renouveler le revêtement de la jetée à l'entrée du canal à Lachine. Le brise-glace a été blindé en acier, l'on y a déposé du béton, et les murs ont été préparés pour recevoir un revêtement en béton.

Elargissement du canal et construction de quais à Saint-Henri et à la Côte Saint-Paul.—Les travaux ont été continués à ces endroits pendant la saison de navigation. La "Canadian General Development Company", qui est l'entrepreneur, terminera ses travaux au cours de l'été de 1911.

Pont roulant.—La "Canada Foundry Company", de Toronto, a obtenu l'entreprise pour l'établissement d'un pont roulant Scherzer sur l'entrée de l'étang appartenant à la "St. Paul and Hydraulic Company" fini du côté sud du canal, à la Côte Saint-Paul. Ce pont était presque fini à la clôture de l'exercice; les travaux seront terminés dans le cours de cet été.

REVENU.

Améliorations en aval des coursiers aux écluses de Saint-Gabriel.—L'entreprise pour ces travaux d'amélioration, qui consistaient dans le prolongement de l'écluse de prise d'eau formant l'abord d'aval de l'écluse n° 4 et de l'élargissement du canal entre l'endroit où se décharge le déversoir des moulins, sur la berge nord, et l'embouchure du bassin n° 4 de Saint-Gabriel, a été adjugée à M. M. Connolly au cours de l'hiver de 1910.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois d'avril et de mai et ont eu l'effet que l'on en attendait. Le fort contre-courant, qui constituait un sérieux obstacle pour les navires gagnant l'écluse du côté d'aval, est virtuellement disparu.

Les travaux qui sont faits sur le canal Lachine, tant sur le compte du capital que sur le compte du revenu, sont sous la surveillance directe de M. H. R. Lordly, ingénieur civil.

CANAUX DE QUEBEC.

Dragage.—Pendant les mois de mai et de juin, la flotte de dragage a été occupée à débarrasser les bassins nos 3 et 4 de Saint-Gabriel des déblais qui y avaient été déposés lors des améliorations récemment faites en aval des écluses de Saint-Gabriel. Puis elle se rendit au bassin n° 2 et fit jusqu'au 15 juillet un peu de nettoyage le long des murs du côté nord, après quoi elle fut envoyée au canal de Soulanges, où elle fut occupée pendant un mois à enlever les déblais qui avaient été déposés vis-à-vis du mur nord entre les écluses 1 et 2 qui avaient été reconstruites en béton durant l'hiver. Les matières ainsi draguées ont été déposées en arrière du nouveau mur.

Du 15 au 27 d'août, le chenal conduisant à la carrière du canal a été nettoyé et approfondi en divers endroits.

Pendant les trois premières semaines de septembre, l'entrée d'aval de l'écluse de Saint-Ours fut nettoyée, après quoi la flotte retourna à Lachine, où elle demeura jusqu'à la fin de novembre, alors qu'elle prit ses quartiers d'hiver.

Réparations aux vaisseaux.—Les remorqueurs *Frank Perew* et *Ernest*, le dragueur n° 2 et la grue n° 2, ainsi que les 12 allèges faisant partie de la flotte de dragage, ont été tenus en bon état durant l'année, aucunes réparations extraordinaires n'ayant été nécessaires.

Levés de plans et inspections.—Le levé du canal de Soulanges et des terrains du ministère sur les deux côtés, que l'on fait faire principalement dans le but d'améliorer le drainage, est très avancé. Les arpentages sont terminés et une bonne partie du nivellement a été faite. Pendant l'hiver, une ébauche du canal a été préparée et le plan complet de la section d'amont a été tracé.

Plusieurs autres levés ont été faits, notamment un levé hydrographique de la baie de Valleyfield, où la "Canadian Light and Power Company" exécute actuellement des travaux.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles; 5 écluses, 270 x 45 pieds; 15 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 84 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Ateliers.—Une machine à repasser les outils et une scie mécanique pour couper les métaux ont été ajoutées à notre outillage.

Bâtiments.—Des appareils de chauffage électriques ont été installés dans le bureau du gardien, dans les ateliers, les magasins et les logements des gardes-magasins.

Lignes électriques.—Du fil de cuivre n° 00 a été substitué au fil n° 4 sur une section de la ligne transmettant l'énergie électrique de 1¼ mille de longueur, et le mode d'isolation de la ligne de téléphone a été changé, ce qui constitue une amélioration marquée.

Clôtures.—Les vieilles clôtures sur une section de 2½ milles ont été renouvelées.

Allèges.—Une des allèges du canal, après avoir été inspectée et réparée, a été pourvue d'une grue de 2½ tonnes.

Talus du canal.—Pendant l'été de 1910, la réfection du perré du talus à la ligne d'eau et au-dessus de cette ligne s'est continuée, environ 1,000 verges cubes de pierres de carrière plates ayant été posées.

CAPITAL.

Bouchage des voies d'eau.—Les entrepreneur pour ces travaux, MM. Haney, Quinlan et Robertson, ont repris les opérations au mois de mai 1910, et à la fin de la saison ils avaient revêtu 6,424 pieds linéaires de la berge du côté sud d'une couche de béton d'environ 18 pouces d'épaisseur, la quantité de béton ainsi déposée du mois de mai au mois d'octobre ayant été de 17,830 verges cubes.

L'effet de ce revêtement est déjà très apparent, le remblai qu'il y a en arrière et qui était plus ou moins saturé d'eau s'étant complètement asséché dans l'espace de quelques mois.

Dans le cours de l'hiver de 1909-10, un mur solide en béton a été construit le long de la berge nord du canal, entre les écluses n°s 1 et 2. Il a été terminé à temps pour l'ouverture de la navigation, le 1er mai 1910, et a complètement étanché les fuites d'eau qui rendaient cette section du canal dangereuse.

Ce mur a été reculé d'environ 18 pieds dans la berge et mis d'aplomb, afin de donner aux grands vaisseaux qui naviguent dans ce canal plus de facilités pour se tenir en panne et pour rencontrer les navires sortant de l'écluse n° 2.

Poteaux d'amarrage.—Trente nouveaux poteaux d'amarrage en fonte ont été posés sur les berges du canal, principalement entre les ponts de Saint-Emmanuel et de Saint-Dominique et entre la rivière Rouge et l'écluse de prise d'eau. Chacun d'eux est fixé dans un bloc de béton mesurant 140 pieds cubes.

REVENU.

Fossés.—L'on a commencé, à l'automne de 1910, à élargir et à approfondir le fossé latéral sur la berge nord, entre l'écluse n° 4 et le ravin de Clément, et une section de 1,000 pieds de longueur a été terminée. Pendant l'hiver, l'on a fait venir de la pierre de la carrière du canal, dont on se servira cet été pour revêtir le fond et les talus de ce fossé.

Passerelle.—L'ancienne passerelle en bois sur le déversoir du coursier à l'écluse n° 3 a été remplacée par une travée en acier voûtée, qui a été fournie et installée à l'entreprise par la compagnie "Phœnix Bridge and Iron Works".

LAC SAINT-FRANÇOIS.

Protection des rives.—Les travaux destinés à protéger les deux rives du lac Saint-François contre l'action érosive des vagues à eau haute ont été poursuivis durant le dernier exercice. Le montant voté pour cette fin a été presque entièrement dépensé sur la rive sud entre la paroisse de Sainte-Barbe et la paroisse de Sainte-Anicet, et le reste a été employé à protéger la rive nord entre Coteau-Landing et Saint-Zotique et en amont de la rivière Beaudette.

Chemin de la digue de Hungry-Bay.—Une autre section de ce chemin a été macadamisée pendant l'été de 1910; la pierre concassée nécessaire a été fournie à l'entreprise par M. Alfred Cossette et a été étendue et roulée par des hommes employés à la journée. Il a été fait 2¾ milles de travaux de macadamisage durant la session.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, ½ mille; une écluse de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les seuils. L'ancienne écluse, encore utilisable, 200 x 45 pieds, avec 6 pieds d'eau sur les seuils. Ascension totale, 3 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Réparations.—Les écluses, les portes d'écluses, les clôtures et les bâtiments ont été tenus en bon état pendant l'année.

REVENU.

En sus des réparations qui ont été faites, trois poteaux d'amarrage en fonte, noyés dans du béton, ont été posés sur les deux côtés de l'écluse; un appareil de chauffage à eau chaude et un cabinet d'aisances ont été installés dans la maison du gardien; les môles des estacades sur la rive sud, en amont de l'entrée supérieure, ont été exhaussés et le mur du côté sud de l'entrée d'amont a aussi été exhaussée par la superposition d'un couronnement en béton de 18 pouces de hauteur.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

CANAL DE CARILLON.—Longueur, ¾ de mille; 2 écluses, 200 pieds x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 16 pieds.

CANAL DE GRENVILLE.—Longueur, 5¾ milles; écluses, 200 pieds x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 43¾ pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Sauf la reconstruction des portes des écluses nos 5 et 7, il n'a été fait, l'année dernière que de menues réparations.

REVENU.

Sous cette rubrique, je dois mentionner la reconstruction en béton de l'ancien déversoir entre les écluses 6 et 7, sur le canal de Grenville, et l'achèvement des réparations au barrage de Carillon. Une section du radier de ce barrage, d'environ 200 pieds de longueur, a été démolie, les caissons qu'il y avait au-dessous ont été remplis de pierre et la couverture en bois a été remise en place. Tout le barrage est maintenant en très bon état.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur, ½ de mille; une écluse, 200 x 45 pieds; 7 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 5 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les diverses constructions ont été tenues en bon état.

REVENU.

Une nouvelle écurie et un nouveau hangar, avec fondations en béton, ont été construits l'année dernière.

Quelques-uns des môles en aval de l'écluse, qui n'avaient été que temporairement réparés en 1909-10, furent emportés par la glace le printemps dernier. Ils seront reconstruits en béton au cours de l'automne prochain.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; 9 écluses, 118 x 22½ pieds; 6½ pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 74 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Le perré des talus a été reconstruit sur une longueur d'environ 3,000 pieds au cours du mois d'avril 1910.

Un quai à plate-forme de 223 pieds de longueur a été construit du côté est du canal, vis-à-vis les ateliers. Ce quai est très commode pour le chargement des matériaux pour réparations et sert à protéger les allèges du canal.

Une vieille allège, de 60 x 22 pieds, a été réparée et pourvue d'une grue à vapeur. Cette grue flottante remplace avantageusement la grue à bras dont on se servait autrefois.

REVENU.

Quai à Chambly-Canton.—Le vieux quai en bois a été démoli et reconstruit en béton. Le nouveau quai a 250 pieds de longueur et 100 pieds de hauteur.

Fossé à l'écluse n° 6.—Ce fossé, de 1,367 pieds de longueur, n'était pas assez profond pour contenir les eaux de surface et l'eau s'infiltrant à travers la berge du canal. Il a été approfondi et élargi, et les deux côtés ont été revêtus de murs solides en pierres sèches.

Ponceaux.—Le département est tenu d'entretenir plusieurs ponceaux sur le chemin longeant le côté ouest du canal. Tous ces ponceaux étaient autrefois en bois et leur entretien était fort coûteux. L'on a cru qu'il serait plus économique de les rem-

placer par des tuyaux en argile vitrifiée à mesure qu'ils se dégraderaient. Pendant l'exercice 1910-11, neuf de ces ponceaux ont été ainsi renouvelés, les tuyaux variant de 15 à 24 pouces de diamètre.

Annexe à la maison éclusière, écluse n° 5.—Cette annexe, qui consiste en une construction en bois, de 12 x 24 pieds, a été terminée avant la clôture de l'exercice. Tous les bâtiments servant de logements pour les éclusiers de ce canal ont été réparés et plusieurs ont été agrandis au cours des 9 ou 10 dernières années. Il n'en reste plus qu'un à agrandir, et un crédit a été voté pour cela dans le budget de 1911-12.

AMÉLIORATIONNS AU PORT DE SAINT-JEAN.

L'entreprise pour les travaux d'amélioration dans le port de Saint-Jean a été adjugée à MM. W. J. Poupore et Cie, au mois de novembre 1908, mais les opérations n'ont été commencées que le printemps suivant.

Les devis pourvoyaient à la démolition d'un vieux quai en bois et à la construction d'un nouveau quai disposé de manière à donner à l'entrée du canal une largeur uniforme jusqu'à un point environ 100 pieds au sud du pont du chemin de fer du Grand-Tronc, à la construction d'un brise-lames à une distance de 700 pieds de là, et à la remise en place du tuyau de prise d'eau de l'aqueduc de la ville, qu'il fallut déranger à cause de ces travaux.

Les travaux ont avancé lentement et ont été terminés au mois de décembre 1910.

Le quai et le brise-lames reposent sur des caissons et constituent une amélioraiton marquée.

Au cours de ces travaux, il a été fait beaucoup de travail par le dragueur du canal, et les déblais ont été employés à remblayer un terrain bas en arrière du nouveau quai.

Le mouillage ainsi créé a 800 pieds d'étendue.

Les travaux sur le compte du capital et sur le compte du revenu sont exécutés sous la surveillance immédiate de M. H. R. Lordly, et les travaux de même genre ainsi que les levés de plans et les inspections relativement aux autres canaux de cette division se font sous la direction de M. L. S. Pariseau.

Il me fait plaisir de dire que ces messieurs et leurs subordonnés ainsi que les autres employés de cette division ont rempli leurs devoirs, durant le dernier exercice, d'une manière tout à fait satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur-surintendant.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de la nouvelle écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	22	2	18	4	17	10	17	0
Mai	20	0	17	6	18	2	16	11
Juin	18	10	16	4	17	3	16	4
Juillet	16	4	15	0	16	3	15	6
Août	15	3	14	7	15	8	15	4
Septembre	15	2	14	0	15	3	14	10
Octobre	14	11	13	10	15	4	14	8
Novembre	15	0	14	0	15	2	14	10
Décembre	30	1	14	2	16	11	14	2
1911.								
Janvier	29	3	23	5	15	10	14	6
Février	24	8	21	5	15	4	13	9
Mars	25	0	21	10	15	0	13	2

CANAL SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	19	2	18	6	16	9	16	7
Mai	19	6	18	4	17	4	16	9
Juin	18	8	18	1	17	1	16	9
Juillet	18	1	17	4	17	0	15	9
Août	17	5	17	1	16	9	16	6
Septembre	17	1	16	8	16	7	16	1
Octobre	16	9	16	6	16	5	15	9
Novembre	16	9	16	6	16	2	15	6
Décembre	19	0	16	5	16	8	15	7
1911.								
Janvier	20	9	18	0	16	8	15	7
Février	29	3	21	1	16	9	16	0
Mars	25	4	22	7	16	9	15	9

CANAL DE BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 14 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.				Ecluse n° 14, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	12	0	11	6	11	7	11	2
Mai	12	5	11	4	11	11	11	5
Juin	11	10	10	9	11	9	11	6
Juillet	10	9	10	0	11	7	11	3
Août	10	10	9	9	11	7	11	0
Septembre	9	11	9	4	11	5	10	10
Octobre	9	9	9	5	11	2	10	8
Novembre	9	8	9	5	11	0	10	5
Décembre	14	0	9	3	11	4	10	4
1911.								
Janvier	18	6	14	4	11	5	10	2
Février	19	3	16	6	11	1	10	1
Mars	17	6	14	6	11	5	10	3

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 10 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'aval.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	4	13	3	11	4	10	2
Mai	14	3	12	4	11	0	9	7
Juin	12	10	11	2	10	2	9	2
Juillet	11	1	9	4	9	3	8	2
Août	9	4	8	3	8	7	7	5
Septembre	8	11	7	2	8	7	7	4
Octobre	10	7	9	2	9	0	6	11
Novembre	10	0	8	5	8	7	6	11
Décembre	8	10	8	0	7	11	7	6
1911.								
Janvier	10	11	8	11	8	6	7	10
Février	10	0	9	8	8	5	8	1
Mars	12	4	9	9	8	10	8	0

ECLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours durant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	1	12	7	12	5	11	1
Mai	13	11	10	11	11	6	10	7
Juin	12	9	9	9	10	9	9	9
Juillet	9	5	7	8	9	9	8	6
Août	7	10	6	11	8	10	8	0
Septembre	7	11	6	2	9	0	7	6
Octobre	7	9	6	5	12	2	9	2
Novembre	7	8	7	1	10	0	8	2
Décembre	8	10	7	5	8	10	7	10
1911.								
Janvier	9	5	8	1	8	10	8	1
Février	10	5	8	7	8	9	8	4
Mars	9	10	8	4	10	0	8	5

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Sainte-Anne aux entrées d'aval et d'amont durant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	13	0	12	1	15	4	13	7
Mai	13	1	12	0	15	6	13	3
Juin	12	5	11	4	14	0	12	6
Juillet	11	4	10	5	12	5	10	11
Août	10	7	10	2	10	11	10	8
Septembre	10	5	9	8	11	2	10	4
Octobre	10	3	9	10	11	5	10	3
Novembre	10	3	9	8	11	6	11	3
Décembre	11	4	9	4	11	6	10	9
1911.								
Janvier	11	3	10	2	11	2	10	8
Février	10	11	10	1	12	7	10	10
Mars	10	6	9	3	10	9	10	3

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 2 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 2, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	17	3	15	1	17	4	14	10
Mai	17	4	14	7	17	3	14	7
Juin	15	9	13	9	15	7	13	6
Juillet	13	9	12	0	13	4	11	4
Août	12	2	11	11	11	6	11	2
Septembre	12	4	11	6	11	11	10	9
Octobre	12	8	11	4	12	6	10	9
Novembre	12	8	12	5	12	5	12	2
Décembre	12	7	11	9	13	6	12	0
1911.								
Janvier	12	4	12	0	14	11	11	0
Février	13	6	12	4	11	0	10	3
Mars	12	9	11	7	10	10	9	6

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 7 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	21	6	18	4	18	6	15	10
Mai	21	5	18	0	18	6	15	6
Juin	19	1	16	4	16	6	13	11
Juillet	16	4	13	9	13	10	11	2
Août	14	1	13	7	11	6	10	11
Septembre	14	5	13	1	11	8	10	3
Octobre	15	0	13	1	12	4	10	1
Novembre	14	11	14	7	12	7	12	0
Décembre	17	6	14	6	12	5	11	1
1911.								
Janvier	19	2	15	2	11	0	10	0
Février	21	9	19	0	9	11	9	0
Mars	21	5	17	4	10	4	8	9

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Bureau du surintendant,

Cornwall, Ontario, 31 mars 1911.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel au sujet des canaux du Saint-Laurent (Ontario) pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

CANAL DE CORNWALL.

Ce canal a été ouvert à la navigation le 30 avril et fermé le 5 décembre, de sorte que les vaisseaux ont pu y naviguer pendant 221 jours.

Les briefs d'aval du canal ont été vidés au mois d'avril, et pendant le temps qu'ils sont restés à sec toutes les portes d'écluses ont été peinturées; les radiers des écluses ont été nettoyés, et toutes les réparations nécessaires au-dessous de la ligne d'eau ont été faites; 125 pieds linéaires de mur en béton ont été construits sur la berge nord, à l'est de l'écluse n° 18, pour parer au clapotage de l'eau; une tranchée a été pratiquée et une fondation a été construite pour 2,000 pieds de mur en béton sur la berge nord, entre les écluses 18 et 19, pour parer au clapotage de l'eau; une substruction en bois a été construite pour le prolongement de la jetée à l'entrée nord-ouest, près de l'écluse n° 19; une excavation a été faite le long de la face de la berge sud, près du ponceau de Robertson, afin d'examiner cette berge; tout le couronnement du côté nord, près des portes de l'écluse de prise d'eau, a été enlevé puis remis en place, les pierres qui étaient brisées ou écornées ont été remplacées par d'autres, et les buttoirs et les heurtoirs ont été renouvelés; 20 pieds linéaires de mur en béton ont été construits à l'est du coursier, près de la vieille écluse n° 17, pour parer au clapotage de l'eau; un nouveau câble de téléphone a été posé à travers le bassin en aval de l'écluse n° 17.

Pendant la saison, les écluses ont subi diverses avaries, mais le seul accident qui ait nécessité une suspension de la navigation a été le bris de deux portes de l'écluse n° 18 par le steamer *Phenix,* le 22 juillet, alors que la circulation dans le canal a été interrompue durant 24 heures. Les moulins situés au pied du canal ont été fort endommagés lors de l'inondation qui s'en est suivie.

Après avoir fait un examen minutieux de la bergè sud, près du ponceau de Robertson, l'on décida de recommander que la berge soit renforcée à cet endroit; un crédit a été demandé pour cela, et les travaux voulus seront exécutés au cours de la pro-

Le perré tout le long du canal a été tenu en bon état et a été reconstruit sur une longueur d'environ 1,000 pieds.

chaine saison.

Il a été construit 2,000 pieds linéaires de mur en béton sur la berge nord, entre les écluses 18 et 19, pour parer au clapotage des eaux, les préparatifs nécessaires pour cela ayant été faits pendant que le canal était à sec au mois d'avril.

Il a aussi été construit 200 pieds de superstructure en béton pour la jetée nord à l'entrée d'amont, près de l'écluse n° 19.

Une section de radier de 25 pieds de longueur, en aval du déversoir, près de l'écluse n° 17, se détacha et fut reconstruite en béton.

Des poteaux d'amarrage en fer, fixés dans un bloc de béton, ont été posés le long des écluses 19 et 20 et les chaperons des écluses ont été renforcés avec du béton.

Une nouvelle allège à grue, de 23 x 70 x 6, a été construite et sera mise en service au commencement de cette saison.

Tous les fossés latéraux ont été nettoyés et les berges ont été entretenues.

Il a été construit une paire de nouvelles portes pour l'extrémité d'amont de la vieille écluse 16 et une paire pour l'extrémité d'aval de l'écluse 17; les portes qui étaient délabrées ont été reconstruites et posées dans l'écluse 17, l'écluse 18 (deux paires) et l'écluse 19 (deux paires); et une paire de portes de rechange pour l'écluse 19 a été reconstruite.

LES CANAUX DE WILLIAMSBURG

ont été ouverts le 1er mai et fermés le 5 décembre, sauf l'écluse d'ascension du canal des Galops, qui a été ouverte le 20 avril.

Le canal du Rapide-Plat a été vidé le 11 avril et laissé à sec jusqu'au 16 du même mois, afin de permettre d'examiner le fond pour voir s'il y avait des cailloux. L'on en trouva un grand nombre, qui furent enlevés par la suite.

Les portes de rechange pour l'extrémité d'aval de l'écluse de la Pointe-Farran ont été posées, et les anciennes portes ont été employées, réparées et mises en réserve. La jetée à l'entrée d'aval a été réparée; la jetée à l'entrée de l'ancienne écluse a été replanchéiée, et le câble à gaz à l'extrémité d'amont du canal a té enlevé, réparé et remis en place.

Les anciennes portes des écluses 24 et 28 ont été reconstruites pour servir de portes de rechange.

Environ 2,000 verges cubes d'enrochement ont été placées sur la berge extérieure du canal des Galops, en amont de Cardinal.

Une nouvelle allège à grue, de 23 x 70 x 6, a été construite et sera mise en service au commencement de la prochaine saison.

Des réparations considérables ont été faites à la conduite d'eau à Iroquois, au-dessous du mur de l'écluse sud, et 700 pieds de trottoir ont été reconstruits en béton.

M. C. D. Spencer, qui était préposé à l'écluse n° 28 du canal des Galops, est mort, et a été remplacé par M. Neill Cummings.

LE CANAL MURRAY

a été ouvert le 1er d'avril et fermé le 5 décembre, les navires ayant pu ainsi y circuler durant 249 jours.

Le trafic a beaucoup augmenté cette année, et l'on insiste fortement pour que le canal soit approfondi.

Les berges et toutes les constructions du canal ont été tenues en bon état, et une couple de fossés latéraux additionnels ont été creusés.

M. P. H. Clarke, gardien du pont du chemin de fer C. O., est décédé, et M. G. B. Fieldhouse lui a succédé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. STEWART,
Surintendant.

M. W. A. Bowden, I.C.,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

Observations des niveaux maxima et minima de l'eau sur les canaux du Saint-Laurent, (Ontario) pendant l'exercice terminé le 31 mars 1911.

Mois.	Canal Cornwall.				Canal de la Pointe-Farran.				Canal du Rapide Plat.				Canal des Galops.				Ecluse d'Ascension.		Canal Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Ecluse 22, aval.		Ecluse 22, amont.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.		Ecluse 28.			
	Maximum.	Minimum.	Maxi. mum.	Minimum.	Maxi mum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Mini. mum.	Maximum.	Minimum.
1910.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pdf.	Pds.	Pds.	Pds.
Avril	15·6	15·2	16·2	15·7	18·1	17·1	18·4	17·6	17·9	16·8	17·1	16·2	20·8	19·4	16·7	15·9	17·2	16·1	13·8	13·0
Mai	15·9	15·4	16·4	15·9	18·5	17·6	18·9	18·0	18·1	17·3	17·9	16·7	20·9	20·0	17·0	15·9	17·8	16·7	13·9	13·5
Juin	15·9	15·6	16·4	15·9	18·9	17·9	19·1	18·2	18·3	17·5	17·7	17·0	21·6	20·3	16·9	16·2	17·9	16·8	13·10	13·5
Juillet	15·7	15·4	16·3	15·9	18·3	17·7	18·9	18·2	17·9	17·4	17·9	16·8	20·7	20·1	16·6	16·1	18·8	16·8	13·8	13·3
Août	15·6	15·1	16·4	15·5	18·4	17·2	18·9	17·7	18·0	16·9	17·5	16·4	20·7	19·3	16·5	15·7	17·5	16·2	13·5	12·10
Septembre	15·4	14·7	15·9	15·3	17·6	16·5	18·2	17·3	17·3	16·2	17·2	15·0	20·0	18·1	16·3	14·7	16·8	14·8	13·2	12·5
Octobre	15·1	14·7	16·0	14·7	17·6	16·0	18·0	16·7	17·2	15·7	16·7	15·2	20·1	18·0	16·2	15·1	16·9	15·0	12·8	11·5
Novembre	15·1	14·5	15·5	14·8	17·2	16·0	17·8	16·5	16·9	15·6	16·5	15·0	19·7	18·0	15·9	14·7	16·7	14·7	12·5	11·9
Décembre	16·6	14·5	15·4	14·7	17·1	16·2	17·5	16·5	16·7	15·3	16·5	14·7	19·7	17·5	15·9	13·8	16·4	13·9	12·3	12·0
1911.																				
Janvier	22·0	16·3	16·0	14·9	18·7	16·3	19·1	16·6	16·9	15·0	16·0	13·8	18·8	16·2	15·5	14·2	15·9	13·2	12·2	12·0
Février	24·3	21·1	16·7	13·7	20·2	17·5	20·0	17·7	17·7	15·6	15·3	13·3	18·0	16·3	14·7	13·9	14·8	13·0	12·3	11·8
Mars	24·7	20·0	15·8	14·9	18·2	16·9	17·9	16·6	16·6	15·2	15·9	14·5	18·6	17·0	15·7	14·2	15·8	14·0	12·5	11·8

ÉTATS des amendes et des dommages-intérêts sur les canaux du Saint-Laurent (Ontario) pendant la saison 1910.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du vaisseau.	Dommage.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observation.
	1910.		$ c.	$ c.		
	2 mai	Remorqueur 'Bronson'		30 00	Montreal Transportation Co	Payée.
20	17 "	" 'Security'	18 80	50 00	Imperial Oil Co	"
21	25 juin	Chalan 'Augustus'	10 00		M. T. Co	"
15	25 "	Str. 'Windsor'	17 76		"	"
18	22 juil	" 'Phœnix'	1,820 67		Geo. Hall Coal Co	"
	30 "	Remorqueur 'Mary Ellen'		20 00	Ed. Jesmer	"
	30 "	"		5 00	"	"
18	2 août	Str. 'Odland'	10 00		A. Fredrickson	"
19	8 "	" 'Waccamaw'	10 00		J. L. Croswaite	"
19	14 "	" 'Rosemount'	10 00		M. T. Co	"
19	19 "	" 'Bickerdike'	20 00		Merchants Mutual Line	"
21	19 sept	Chalan 'Mamie'	5 35		M. T. Co	"
GG	22 "	Str. 'Odland'	16 15		A. Fredrickson	"
	18 oct	" 'A. E. Ames'		5 00	Can. Lake and Ocean Nav. Co	"
17	12 août	" 'Buckeye State'	4 37		J. L. Croswaite	"
1909 21	23 nov	" 'Newona'	15 00	20 00	Reford Steamship Line	Pas payée.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ecluse.	Date.	Nom du vaisseau.	Dommage.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observation.
22	30 sept	Bge. '6'	25 00		Imperial Oil Co	Payée.
	6 oct	Str 'Saskatoon'		5 00	Mutual Line	"

CANAL MURRAY.

Ecluse.	Date.	Nom du vaisseau.	Dommage.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observation.
	1909.					
P. c. de f.	2 oct	Str. 'L. S. Porter'	23 25		Hepburn Bros	Payé.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

CANAUX DU SAINT-LAURENT (ONTARIO),

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,
CORNWALL, 1er avril 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet des travaux exécutés sous ma direction, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

CANAL DE CORNWALL.

Travaux d'amélioration à l'entrée d'amont de l'écluse 17.—Ces travaux comprennent la construction d'un mur en béton sur caissons, de 660 pieds de longueur, du côté nord de l'entrée d'amont de cette écluse; l'élargissement, au moyen de dragage, du fond du canal près de là; la construction de 4 caissons entre l'ancien et le nouveau canal, à une courte distance en amont de l'écluse, pour l'emmagasinage des portes d'écluses de rechange, et la construction d'un petit déversoir en béton, destiné à soulager le déversoir actuel, au sud de l'écluse, dont la capacité est insuffisante pour contrôler l'eau à ce niveau lorsque les moulins au pied du canal sont fermés.

Un contrat pour ces travaux a été passé avec MM. Fallon Bros., de Cornwall, le 1er juin 1910.

Les travaux furent commencés le 13 juin et poursuivis sans interruption jusqu'au 24 novembre, alors qu'ils furent suspendus. Pendant cette période, tous les travaux se rattachant à la construction du déversoir qu'il était possible de faire avec l'eau dans le canal furent effectués. Le dragage nécessaire pour préparer le fond à recevoir les caissons pour le mur à l'entrée de l'écluse 17 fut terminé et une partie du fond du canal fut élargie; tous les caissons du mur furent construits, mis en place et remplis de pierre, et le remblayage fut partiellement fait.

Pendant l'hiver, les entrepreneurs livrèrent le gravier nécessaire pour la construction des murs de béton ainsi que le bois pour la charpente des portes d'écluses, et les préparatifs sont maintenant terminés pour l'exécution des travaux voulus pendant que le canal sera à sec, avant l'ouverture de la navigation.

Prolongement du mur à travers la brèche en amont de l'écluse 18.—Il s'agit là de prolonger vers l'ouest, sur une distance de 465 pieds, le mur en béton construit à travers la brèche qui s'est produite au mois de juin 1908.

Un contrat fut passé avec M. Gordon R. Phillips pour l'exécution de ces travaux. Les opérations furent commencées le 1er avril 1910, dès que le canal eut été mis à sec, et furent activement poursuivies. Le 29 avril, le mur en béton était terminé jusqu'à environ 18 pouces au-dessus du niveau de l'eau dans le canal, et une petite partie du remblayage était faite. L'on continua immédiatement la construction du mur en béton et le remblayage, et tous les travaux prévus dans le contrat furent terminés le 29 juillet 1910. Le paiement final pour ces travaux a été fait.

Améliorations à l'entrée d'amont de l'écluse 19.—Au cours du mois d'avril 1910, pendant que le canal était à sec, les chaperons des vieux caissons en bois du côté nord de cette entrée furent enlevés jusqu'à un pied au-dessous du niveau de l'eau dans le canal, les caissons furent agrandis afin de les mettre en ligne avec l'écluse, et un nouveau caisson fut construit. Plus tard, au cours de la saison, des murs en béton furent construits sur ces caissons, et des réparations considérables furent faites aux couronnements des vieux murs en maçonnerie à l'entrée d'amont de cette écluse.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été demandées pour le prolongement du mur qui se trouve du côté nord de l'entrée d'amont de cette écluse.

Au cours de la nuit du 26 octobre dernier, une partie du radier du déversoir près de l'écluse 17 se brisa et se détacha. Le bief en amont de ce déversoir fut vidé dans la nuit du 27 et le lendemain les madriers et les planches qui étaient brisés, ainsi que la fondation, furent enlevés, et le tout fut remplacé par de la pierre et du béton. La navigation fut reprise dans la matinée du 29. Comme il était impossible de parachever les réparations avec l'eau dans le canal et que les précautions voulues avaient été prises pour empêcher qu'il ne se produisît d'autres avaries dans l'intervalle, l'on décida d'attendre pour finir les travaux que le canal eût été mis à sec. Le canal sera vidé au cours du présent mois et les réparations terminées.

Un contrat fut passé le 30 août 1910 avec la Randolph Macdonald Co., Ltd., pour faire disparaître certaines battures du canal, notamment pris de la digue d'amont en aval de l'écluse 21, à l'entrée du déversoir à la digue d'aval, et certains autres endroits, des travaux furent commencés le 5 septembre et continués sans interruption jusqu'à la fin de la saison le 18 novembre. On s'attend à ce que le tout soit terminé vers le 1er juin.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

CANAL DE LA POINTE DE FARRAN.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été demandées pour le prolongement de la ligne actuelle de caissons longeant le côté nord de l'entrée d'aval de ce canal afin d'en améliorer l'abord, qui est, à l'heure qu'il est, difficile et dangereux.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions seront bientôt demandées pour l'exécution de certains travaux d'amélioration à l'entrée d'aval de l'écluse 24. Des soumissions seront aussi demandées sous peu pour le dragage de ce canal aux endroits où il y a des battures.

CANAL DES GALOPS.

Les travaux relatifs à la démolition des ponts en bois qu'il y avait sur le coursier d'alimentation et le déversoir, près de l'écluse n° 27, et à leur remplacement par des ponts en acier, sur piles en béton, qui avaient été adjugés à MM. McCoy et Wilford, et qui avaient été commencés en 1909, ont été terminés le 30 septembre. Ils ont été exécutés d'une manière satisfaisante. Le paiement final pour ces travaux a été fait.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissoins ont été demandées pour la construction d'un mur en béton sur caissons du côté sud de l'entrée d'amont de l'écluse n° 28.

CANAL MURRAY.

Vu les plaintes qui avaient été faites au cours des trois dernières années par les propriétaires des navires naviguant dans le canal Murray, une somme de $15,000 a été inscrite dans le budget de 1911-12 pour faire disparaître les battures qui existent dans ce canal. Un cahier de charges a été dressé et des soumissions seront bientôt demandées pour l'exécution des travaux de dragage nécessaires.

L'on se propose de faire faire au cours de la prochaine saison un levé complet de

ce canal afin de constater combien il faudrait dépenser pour assurer une profondeur de 14 pieds à eau basse. Le plan primitif du canal ne comportait qu'une profondeur de 11 pieds à l'étiage dans le lac Ontario.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,

Ingénieur local.

M. W. A. Bowden,

Ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa.

CANAL WELLAND.

Ste-Catherine, 31 mars 1911.

St. Catharines, 31 mars 1911.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal Welland et de ses embranchements, pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

SAISON DE NAVIGATION.

Le canal a été ouvert à la navigation le 15 avril et fermé le 15 décembre 1910.

ACCIDENTS.

Un accident sérieux est arrivé durant l'année. Les buses des portes d'aval de l'écluse n° 8 furent déplacés par les vagues pendant que les éclusiers étaient à l'extrémité d'amont de l'écluse; lorsque l'eau fut introduite dans l'écluse les portes furent emportées, ce qui causa un retard de 10 heures dans la navigation.

Le steamer *Sharples* s'échoua dans l'aqueduc, à Welland, par suite d'un abaissement des eaux causé par un violent vent de l'est, et ne put se dégager qu'au bout de 18 heures.

AMÉLIORATIONS—NOUVEAU CANAL.

M. W. E. Phin a terminé à l'entreprise relativement l'élargissement du canal à environ un mille au nord de Welland.

M. J. E. Russell a terminé à l'entreprise relativement à l'élargissement du canal au sud de Welland.

L'élargissement de ces deux sections du canal facilite beaucoup la navigation.

M. M. J. Hogan a terminé à l'entreprise relativement à l'élargissement du canal à la tête de l'écluse n° 2, ce qui constitue une amélioration dont le besoin se faisait sentir.

La Compagnie du chemin de fer Michigan-Central a remplacé, au cours de l'hiver 1910-11, son vieux pont tournant à pile centrale, à Welland, par un pont tournant à longue travée, dont la pile-pivot se trouve du côté ouest du canal, laissant un chenal libre pour la navigation de 100 pieds de largeur. Toutes les piles de ce pont ont été placées à une assez grande profondeur pour permettre d'agrandir le cnaal suffisamment pour qu'il puisse recevoir les grands navires.

PORT-COLBORNE.

MM. Hogan et Macdonnell ont virtuellement terminé les travaux prévus dans le contrat que l'on passa avec eux en 1900 et qui embrassaient la plus grande partie des améliorations à Port-Colborne.

M. M. J. Hogan a virtuellement terminé les travaux prévus dans le contrat qui a été passé avec lui en 1910 et consistant dans l'élargissement du chenal à eaux profondes le long de la jetée ouest, et la construction d'un dock d'amarrage à l'ouest de l'élévateur de l'Etat.

Il est passé par l'élévateur de l'Etat pendant l'automne de 1910 au delà de 3,000,000 de boisseaux de grain, les recettes ayant plus que couvert les frais d'exploitation et de réparation pour l'année.

RÉPARATIONS—NOUVEAU CANAL.

De menues réparations ont été faites pendant l'année aux constructions sur le nouveau canal.

Un nouvel appareil en acier et à ponton pour élever les portes d'écluses, inventé par moi et construit à l'entreprise par MM. M. Beatty & Sons, a été mis en service et fonctionne bien. Dans cet appareil les poches à eau pour maintenir l'équilibre ont été remplacées par des contre-poids roulants, actionnés par la machine, ce qui donne de bien meilleurs résultats que l'ancien système.

Pour l'usage des équipes de réparateurs, une allège en béton armé a été construite et remplace l'allège en bois dont on se servait auparavant. Ses dimensions sont de 80 x 24 x 7 pieds. Le pont, le fond, les côtés et les cloisons ont 2½ pouces d'épaisseur, et il n'entre pas de bois dans la construction, sauf les préceintes, qui sont en chêne de 6 pouces et 8 pouces.

Cette allège ne fait pas eau du tout, et porte facilement 30 cordes de blocaille.

RÉPARATIONS—ANCIEN CANAL.

De menues réparations ont été faites.

Un vieux pont à Allanburg et un autre à l'écluse n° 5 ont été remplacés par des ponts qui se trouvaient autrefois sur le nouveau canal et auxquels l'on substitua il y a quelques années des structures en acier à longue travée.

NOUVEAU CANAL PROJETÉ.

Des levés de plans et des sondages ont été faits durant l'année sur trois tracés différents. Cela fera le sujet d'un rapport séparé.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'eau dans les lacs Erié et Ontario s'est maintenue à peu près au niveau normal pendant tout l'été, mais le lac Erié est devenu très bas aux mois de novembre et de décembre 1910.

M. John Steffens a été mis à la retraite le 1er avril 1910.

Les employés suivants, qui étaient à la retraite, sont décédés au cours de l'année:—

Jaocb Sullivan, le 13 avril 1910.

Jacob Reuter, le 1er juillet 1910.

Michael Driscoll, le 25 octobre 1910.

Vous trouverez ci-annexés un état des sommes d'argent perçues pour dommages causés au canal par différents navires, ainsi qu'un tableau indiquant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buscs des écluses, à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, pour chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,

Ingénieur-surintendant.

M. W. A. Bowden,

Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ottawa.

CANAL WELLAND.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Busc d'aval. Minimum.		Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Busc d'aval. Minimum.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	16	1	15	8	Novembre	15	3	14	11
Mai	16	5	16	1	Décembre	15	1	14	8
Juin	16	6	16	3	1911.				
Juillet	16	5	16	0					
Août	16	1	15	11	Janvier	14	10	14	6
Septembre	16	1	15	7	Février	14	10	14	7
Octobre	15	7	15	3	Mars	14	11	14	6

CANAL WELLAND.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n°27, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1911.

Mois.	Busc d'amont. Maximum.		Busc d'amont. Minimum.		Mois.	Busc d'amont. Maximum.		Busc d'amont. Minimum.	
1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1910.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	3	14	2	Novembre	15	3	13	6
Mai	15	9	14	7	Décembre	15	0	13	3
Juin	15	7	14	5	1911.				
Juillet	15	9	13	11					
Août	15	7	13	11	Janvier	14	11	13	3
Septembre	15	2	14	2	Février	15	3	11	9
Octobre	15	10	13	9	Mars	14	3	13	2

RELEVÉ des dommages au canal Welland durant l'exercice expiré le 31 mars 1911, et des sommes payées à raison de ces dommages.

Date du dommage.	Nom du bateau.	Montant du dommage.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1909.		$ c.	$ c.	1910.	
16 mai.....	Steamer 'Gargantua'........	6,485 66	1,485 56	25 juin	Ministère.
1910.					
28 avril....	" 'Rutland'..................	38 63	38 63	11 juil.....	Port-Dalhousie.
3 mai. ...	" 'W. J. Averell'............	23 50	23 50	22 déc.....	"
20 juin.. ..	" 'John Sharples'............	30 93	30 93	11 août....	"
9 juil.....	" 'Odland'..................	25 25	25 25	9 "	"
12 "	" 'John Lambert'............	59 20	59 20	13 " .. .	"
22 "	" 'A. D. Davidson'..........	15 91	15 91	13 sept....	"
6 août....	" 'Keyport'..................	13 85	13 85	13 "	"
11 "	" 'John Sharples'............	14 55	14 55	21 "	"

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

SAUT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 14 avril 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal du Saut-Sainte-Marie pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

Le canal a été ouvert le 12 avril 1910 et fermé le 15 décembre, les navires ayant pu ainsi y circuler pendant 247 jours.

Le trafic à cet endroit, par le canal canadien et celui des Etats-Unis, accuse encore une forte augmentation sur les années précédentes. Les navires qui sont passés par ces canaux représentaient un tonnage enregistré de 49,856,123 tonneaux, soit une augmentation de 6½ pour 100; quantité de fret transportée, 62,363,218 tonnes,—augmentation de 7¾ pour 100; nombre de passagers, 66,933,—augmentation de 11½ pour 100.

Les navires qui sont passés par le canal canadien représentaient un tonnage enregistré de 23,349,151 tonneaux, soit une augmentation de 3, pour 100; quantité de fret transportée, 36,375,479 tonnes,—augmentation de 3, pour 100; nombre de passagers, 33,609,—augmentation de 5 pour 100.

Cette considérable augmentation est due en partie à ce que le canal canadien a été ouvert 23 jours plus tôt que le canal des Etats-Unis, mais surtout à la plus grande profondeur d'eau dans l'écluse canadienne (6 pouces de plus), dont on s'est prévalu d'une manière plus systématique que par le passé.

AFFLUENCE DE NAVIRES.

Avant l'ouverture du canal des Etats-Unis, il y eut une très grande affluence de navires au canal canadien; et lorsque le canal des Etats-Unis fut ouvert, le 5 de mai, il y avait 68 vaisseaux à l'ancre dans la rivière en aval de l'écluse et 72 en amont de l'écluse qui attendaient leur tour pour passer.

Cela dura jusqu'au 10 de mai, et pendant ce temps le canal canadien a été continuellement en opération pendant 559 heures, donnant passage à 1,148 vaisseaux enregistrés, représentant un tonnage net de 2,871,628 tonneaux, et à un petit nombre de navires non enregistrés.

En sus du bateau qui fit la patrouille en amont du canal, un remorqueur fut posté en aval du canal pour tenir les vaisseaux en ligne, la dépense que cela entraîna ayant été payée par la "Lake Carriers' Association".

SERVICE DE PATROUILLE.

Un bateau a été posté sur la rivière en amont du canal afin de tenir les navires en ligne aux moments où il y avait encombrement, ce qui arrivait une ou deux fois par semaine, mais surtout par les temps de brume, alors que les vaisseaux se massaient ensemble.

Ce bateau fut forcé de mouiller au phare de la Pointe-aux-Pins, environ 6 milles en amont de l'écluse, pendant la plus grande partie du temps, afin de noter l'ordre dans lequel les navires arrivaient, et la distance était trop grande pour lui permettre de se tenir en contact avec l'écluse. Il sera par conséquent nécessaire d'établir une ligne de téléphone entre l'écluse et le phare de la Pointe-aux-Pins.

ACCIDENTS.

Il n'est arrivé aucun accident sérieux sur le canal durant la dernière saison. Cette absence d'accidents est due au service d'ordre fait par les hommes qui avaient été postés sur les jetées.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Les vieux poteaux en bois sur le côté sud de l'écluse ont été remplacés par des poteaux en fer, fixés dans des blocs de béton, semblables à ceux qui se trouvent du côté nord de l'écluse.

Plusieurs poteaux en fer, fixés dans des blocs de béton, ont aussi été posés le long de la jetée nord en amont de l'écluse, et les vieux poteaux en bois qui étaient là ont été enlevés.

Les buttoirs le long du côté nord du canal, en amont du barrage, ont été renouvelés et faits d'un madrier plus larges et de deux madriers d'épaisseur. Ces modifications se continueront au cours de l'été prochain. Ces buttoirs sont nécessaires afin d'empêcher que les cales des vaisseaux ne soient endommagées, le mur ayant une forte pente.

AMÉLIORATIONS À L'USINE DE FORCE MOTRICE.

Par suite de la difficulté que l'on avait à contrôler les machines dans l'usine de force motrice sous la charge très variable, un régulateur ne pouvant fonctionner avec le caniveau fermé, il était devenu nécessaire de placer une charge permanente sous forme d'une roue de propulsion, afin que la charge ne fût enlevée entièrement en aucun temps. A cause de cela, la force motrice manquait quelquefois lorsque le maximum de charge était requis, et pour surmonter cette difficulté l'on décida d'installer un régulateur en faisant les changements voulus pour qu'il pût fonctionner.

Ces changements ont consisté dans l'installation d'une nouvelle roue hydraulique en remplacement d'une des anciennes roues, et d'un volant, et dans la coupe du tuyau de prise d'eau pour former un bassin ouvert et du tuyau de décharge pour former un tuyau vertical.

Ces travaux sont très avancés et seront terminés à temps pour permettre de se servir des nouvelles machines à l'ouverture de la navigation.

NOUVELLES PORTES D'ÉCLUSES.

Les contrats passés avec MM. Roger Miller & Sons pour la construction de 7 paires de portes en bois solide et d'une allège à grue ont été exécutés.

Les vieilles portes, qui étaient en mauvais état, ont été remplacées par 4 paires de portes neuves. Les 5 paires de portes sur l'écluse sont toutes en bois solide. Les trois autres paires de portes en bois solide sont gardées en réserve.

JETÉES D'AMONT NORD.

La substructure de cette jetée, que M. J. J. Collins a été chargé de reconstruire, est presque terminée; il reste à construire la superstructure en béton. Ces travaux seront terminés vers le 31 juillet prochain.

RÉPARATIONS AU BARRAGE MOBILE.

Les matériaux pour les réparations du barrage mobile ont été livrés et l'on a commencé à réparer le barrage. Ces travaux seront terminés d'ici à quelques semaines.

Vous trouverez ci-joints des relevés du trafic qui s'est fait par le canal canadien et le canal américain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. W. LeB. ROSS,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

État comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1895		1896		1897	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte. ..	9 sept. 6 déc.	....	7 mai. 10 déc.	....	21 avril. 14 déc.	
Tonnage canadien enregist.	125,240	....	586,571	461,331	398,343	—188,228
Tonnage américain........	623,131	....	3,810,794	3,187,663	3,406,018	—404,776
Tonnage total....	748,371	....	4,397,365	3,648,994	3,804,361	—593,004
Eclusements.............	698	....	3,042	2,344	2,976	—66
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	1,193	....	5,189	3,996	4,376	—813
Temps pris pour pass. l'écl.	212 h. 27 m.	....	984 h. 22 m.	771 h. 55 m.	684 h. 11 m.	—300h. 11m.
" moyen de l'éclusem.	18·26 min.	....	18·42 m.		13.97 m.	
	1898		1899		1900	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	11 avril. 9 déc.		26 avril. 20 déc.		23 avril. 16 déc.	
Tonnage canadien enregist.	403,331	4,988	561,759	158,428	579,528	17,769
" américain........	2,354,606	-1,051,412	2,388,441	33,835	1,616,139	—772,302
Tonnage total	2,757,937	-1,046,424	2,950,200	192,263	2,195,667	—754,533
Eclusements	2,520	—456	2,610	90	2,205	—405
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	3,712	—664	3,820	108	3,163	—657
Temps pris pour pass. l'écl.	609 h. 30 m.	—74 h. 40 m.	643 h. 16 m.	33 h. 46 m.	541 h. 24 m.	—101h. 52m.
" moyen de l'éclusem.	14·51 m.		14·78 m.		14·75 m.	
	1901		1902		1903	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	20 avril. 21 déc.		1er avril. 20 déc.		2 avril. 13 déc.	
Tonnage canadien enregist.	776,331	196,803	1,366,087	589,756	1,616,385	250,298
" américain........	1,672,631	56,492	3,238,069	1,565,437	3,145,020	—93,049
Tonnage total............	2,448,962	253,295	4,604,156	2,155,194	4,761,405	157,249
Eclusements	2,906	701	3,418	512	3,242	—176
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	4,243	1,080	5,169	926	4,418	—751
Trmps pris pour pass. l'écl.	724 h. 38 m.	183 h. 14 m.	925 h. 57 m.	201 h. 19 m.	883 h. 10 m.	—42 h. 47 m.
" moyen de l'éclusem.	14·96 m.		16·25 m.		16·34 m.	

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

ÉTAT comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1904		1905		1906	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	30 avril. 26 déc.		10 avril. 20 déc.		10 avril. 20 déc.	
Tonnage canadien enregist.	1,557,335	—59,050	1,799,336	242,001	1,959,186	159,850
" américain........	2,637,090	471,930	3,739,224	1,066,134	4,399,990	660,766
Tonnage total............	4,230,425	530,980	5,538,560	1,308,135	6,359,176	820,612
Eclusements...............	3,012	—230	4,031	1,019	4,152	121
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	4,092	—326	5,853	1,761	5,913	60
Temps pris pour pass. l'écl.	811 h. 28 m.	—71 h. 42 m.	1060 h. 38 m.	249 h. 10 m.	1131 h. 23 m.	70 h. 24 m.
" moyen de l'éclusem.	16·16 m.		15·79 m.		16.35 m.	
	1907		1908		1909	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	22 avril. 15 déc.		21 avril. 15 déc.		21 avril. 16 déc.	
Tonnage canadien enregist.	2,288,349	329,143	2,556,552	268,203	2,912,586	356,034
" américain.......	9,887,633	5,487,643	7,038,389	—2,849,244	14,899,562	7,861,173
Tonnage total.............	12,175,982	5,816,786	9,594,941	—2,581,041	17,812,148	8,217,207
Eclusements..............	4,596	444	3,667	929	5,046	1,379
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	6,153	240	5,344	809	6,420	1,076
Temps pris pour pass. l'écl.	1378 h. 58 m.	247 h. 35 m.	1258 h. 50 m.	—120h. 08 m.	1853 h. 45 m.	594 h. 55 m.
" moyen de l'éclusem.	18.10 m.		20·60 m.		17·31 m.	
	1910					
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte....	12 avril. 15 déc.					
Tonnage canadien enregist.	3,122,068	209,482				
" américain........	20,227,083	5,327,521				
Tonnage total............	23,349,151	5,537,003				
Eclusements..............	6,110	1,064				
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	8,285	1,865				
Temps pris pour pass. l'écl.	2327 h. 40 m.	473 h. 55 m.				
" moyen de l'éclusem.	22·86 m.					

RELEVÉ du trafic qui s'est fait au Saut Sainte-Marie par le canal canadien et le canal américain :

Années.	Nombre de bateaux qui ont passé l'écluse.	Tonnage enregistré de ces bateaux.	Tonnage total du fret.	Coût du transport par mille par tonneau.	Valeur approximative du fret transporté.	Pour cent de fret transporté par des bateaux canadiens.	Nombre de passagers.
				Milles.	$	p. c.	
1855	193	106,296	14,503	......	......	......	4,270
1860	916	403,657	153,721	......	......	......	9,230
1865	997	409,062	181,638	......	......	......	19,777
1870	1,828	690,826	539,883	......	......	......	17,153
1875	2,023	1,259,534	833,465	......	......	......	19,685
1880	3,503	1,734,890	1,321,908	......	......	......	25,766
1885	5,380	3,035,987	3,256,628	......	......	......	36,147
1890	10,557	8,454,435	9,041,213	1·3	102,214,948	3·5	24,856
1891	10,191	8,400,685	8,888,759	1·35	128,178,208	4·0	26,190
1892	12,580	10,647,203	11,214,333	1·31	135,117,267	3·8	25,896
1893	12,008	8,949,754	10,796,572	1·1	145,436,957	4·1	18,869
1894	14,491	13,110,366	13,195,860	0·99	143,114,503	3·5	27,236
1895	17,956	16,806,781	15,062,580	1·14	159,575.129	3·75	31,656
1896	18,615	17,249,418	16,239,071	1·0	195,146,842	3·0	37,066
1897	17,171	17,619,923	18,982,755	0·83	218,235,927	3·0	40,213
1898	17,761	18,622,764	21,234,634	0·79	233,069,739	2·2	43,426
1899	20,255	21,958,347	25,255,810	1·5	281,364,759	3·1	49,082
1900	19,452	22,315,834	25,643,073	1·18	267,011,959	3·0	58,555
1901	20,041	24,626,976	28,403,065	0·99	289,906,865	4·0	59,663
1902	22,659	31,955,582	35,961,146	0·89	358,306,300	4·0	59,377
1903	18,596	27,736,444	34,674,437	0·92	349,405,014	6·0	55,175
1904	16,120	24,364,138	31,546,106	0·81	334,502,686	6·0	37,695
1905	21,679	36,617,699	44,270,680	0·85	416,965,484	5·0	54,204
1906	22,155	41,098,324	51,751,080	0·84	537,463,454	5·0	63,033
1907	20,437	44,087,974	58,217,214	0·80	569,830,188	5·0	62,758
1908	15,181	31,091,730	41,390,557	0·69	470,141,318	7·0	53,287
1909	19,204	46,751,717	57,895,149	0·79	626,104,173	6·0	59,948
1910	20,899	49,856,123	62,363,218	0·74	654,110,844	6·0	66,933

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

SAUT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 1er avril 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des améliorations que l'on est actuellement à faire à l'entrée d'amont du canal du Saut-Sainte-Marie, pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

DRAGAGE DE L'ENTRÉE D'AMONT.

Un contrat a été passé avec M. J. J. Collins, le 23 octobre 1909, pour le dragage de l'entrée d'amont du canal. Les travaux ont été terminés le 1er décembre 1910. Ils consistaient dans l'élargissement du chenal du côté nord à partir de l'extrémité ouest de la jetée d'amarrage nord, et en ligne avec celle-ci, en allant vers l'ouest jusqu'au point d'intersection avec un prolongement de la limite nord du chenal, tel que défini, en passant à travers les hauts-fonds de Vidal.

Le chenal est maintenant de 200 pieds plus large qu'autrefois, ce qui donne en tout 500 pieds vis-à-vis de l'extrémité extérieure de la jetée d'amarrage sud, où un contre-courant rendait, par le passé, la navigation difficile, et causait beaucoup d'avaries à la jetée et aux bateaux qui passaient par l'écluse. La même profondeur de 21 pieds 5 pouces à eau basse que dans les autres parties de l'entrée d'amont a été assurée.

ENLÈVEMENT DE LA BALISE D'ALIGNEMENT À L'ENTRÉE D'AMONT.

Un contrat a été passé avec MM. J. J. Collins et V. W. Giroux, au mois de juin 1910, pour l'enlèvement de la balise d'alignement à l'entrée d'amont, et l'élimination de deux petites battures qui se trouvaient près de cette balise. Les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante et ont été terminés le 1er octobre 1910. Une tour d'alignement permanente, qui remplace la balise, a été construite en dehors des limites du chenal par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

PROLONGEMENT DE LA JETÉE D'AMARRAGE NORD À L'ENTRÉE D'AMONT.

L'on se propose de prolonger de 300 pieds la jetée d'amarrage nord à l'entrée d'amont au cours de la prochaine saison, afin de permettre à deux des plus grands navires de mouiller à l'ouest du pont tournant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

OTTAWA, 1er avril 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal Rideau pour l'exercice expiré le 31 mars 1911.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1910.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1910.

La navigation a pris fin à Ottawa le 30 novembre 1910.

La navigation a pris fin à Kingston-Mills le 29 novembre 1910.

En 1910, la crue du printemps est survenue dans la première semaine de mars,—un mois plus tôt que d'habitude, mais l'eau s'échappa par les déversoirs qui se trouvent aux diverses stations éclusières, le long du canal, sans causer des dommages considérables.

Comme je le disais dans le rapport que je vous ai transmis le 16 mai dernier, il s'est produit une voie d'eau sérieuse dans le barrage d'Hogsback le 15 de ce mois-là; l'eau dut être abaissée de 6 pieds afin de nous permettre de faire les réparations nécessaires, et la navigation se trouva ainsi suspendue à cet endroit pendant 7 jours.

Je parlerai plus au long le cet accident sous la rubrique " Hogsback ".

La navigation a aussi été suspendue dans une section du canal, au mois d'octobre, par suite de l'abaissement de l'eau dans le lac Rideau, qui n'avait plus, le 12 de ce mois, la profondeur voulue, savoir, 5 pieds, sur le seuil d'amont de l'écluse de Poonamalie. Les bateaux continuèrent, cependant, à circuler de chaque côté de cet endroit. Je parle plus longuement de cela sous la rubrique " Poonamalie ".

Il me fait plaisir de dire qu'il y a eu une augmentation considérable dans le nombre des éclusements sur toute l'étendue du canal, particulièrement à l'écluse de Poonamalie, par laquelle 3,755 bateaux sont passés, soit une augmentation de près de 700 sur le chiffre de l'année 1909.

La question d'assurer un plus fort approvisionnement d'eau pour le canal (ce qui est beaucoup à désirer) est à l'étude.

La crue du printemps ne s'est pas encore produite, mais elle peut survenir d'un moment à l'autre.

Voici quels sont les principaux travaux et les réparations les plus importantes qui ont été effectués le long de la ligne du canal au cours du dernier exercice:—

OTTAWA (8 ÉCLUSES ET 1 BASSIN).

Deux nouvelles paires de portes d'écluses ont été mises en place au mois d'avril dernier; ces portes avaient été construites l'hiver précédent. Quatre nouveaux cadres de ventelles ont été fabriqués et installés. Deux autres volées de marches en pierre ont été couvertes d'une couche de béton de 3 pouces. Une grande quantité de pierre concassée a été déposée sur les chemins aux environs des quais qui se trouvent dans le bassin du canal. Des réparations générales ont été faites aux quais, à la maison éclusière, etc. Une chaîne de rochers qui avançait dans le canal au-dessous du pont des Sapeurs et à travers laquelle la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avait construit un mur en béton, a été pétardée et enlevée, le département s'étant chargé de miner les rochers et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ayant enlevé les débris.

Ce travail, qui est presque terminé, dut être fait avec beaucoup de soin afin d'empêcher que le mur en béton ne fût endommagé, et il me fait plaisir de dire qu'il a été accompli avec succès. Les pelouses et les planches de fleurs, aux environs des écluses, ont été tenues en très bon état et sont en harmonie avec les améliorations que fait actuellement la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à sa nouvelle gare et avec l'hôtel Château Laurier. L'eau dans la rivière Ottawa, qui s'était maintenue pendant l'été à une hauteur suffisante pour les fins de la navigation, s'est graduellement abaissée durant l'hiver et ne fait que commencer à monter,—chose qui est assez étrange et qui s'explique peut-être par le fait que l'hiver dernier a été extrêmement rigoureux et que la gelée et le froid ont persisté sans les dégels et les pluies qui surviennent ordinairement pendant l'hiver, et qui tendent généralement à élever le niveau de l'eau durant le mois de février.

PONT D'OTTAWA-EST.

De menues réparations ont été faites à ce pont.

PONT DE LA RUE BANK.

Une plaque tournante entièrement neuve a été fabriquée et placée au-dessous de la travée tournante (ce travail ayant été fait par la "Victoria Foundry Company") et le pont a été peinturé. De menues réparations ont été faites aux abords et aux berges du canal aux environs du pont.

PONT DE LA RUE CONCESSION.

La travée tournante a été peinturée et de légères réparations ont été faites au tablier ainsi qu'au chemin sur le barrage.

HARTWELL (2 ÉCLUSES).

L'aile est d'aval de l'écluse d'aval et l'aile ouest d'amont de l'écluse d'amont ont été démolies et reconstruites, et les murs des chambres d'amont et d'aval de 2 écluses ont été jointoyés et peinturés. Ces travaux ne sont pas encore complètement terminés, mais seront achevés d'ici à une semaine. Le vieux magasin qui se trouvait du côté est de l'écluse d'aval a été démoli et un nouveau magasin a été consrtuit sur le

bord du chemin en amont du conduit de trop-plein. De nouveaux caissons ont été établis le long des rives du ruisseau où se décharge le conduit de trop-plein. Un long mur en pierres sèches a été construit le long de la berge du canal entre l'écluse d'aval et le pont du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ces travaux seront continués et terminés, je l'espère, cet été. De menues réparations ont été faites à la station.

HOGSBACK (2 ÉCLUSES ET 1 PONT).

Le batardeau ouest, dont la reconstruction fut retardée par la crue des eaux, qui est survenue beaucoup plus tôt que d'ordinaire, a été terminé au mois d'avril après que l'eau eût baissé, et la navigation s'est ouverte comme d'habitude le 1er mai.

Le 15 de mai, il se déclara une voie d'eau dans le barrage, et la chaussée qui se trouvait dessus s'affaissa sur une étendue considérable. Je vous ai transmis le 16 mai 1910 un rapport détaillé à ce sujet. Afin d'atteindre la voie d'eau il fallut démolir la structure sur une profondeur d'environ 6 pieds, et un caisson en bois, rempli de pierres, fut établi au point faible. Le trou qu'il y avait dans le barrage fut ensuite bouché avec de l'argile et du gravier, et la structure entière a été exhaussée et régalée d'un bout à l'autre. Je fis venir notre dragueur de Smiths-Falls, où il creusait, et je l'employai pendant au delà d'un mois à emplir des allèges de gravier et à déposer ce gravier tout le long du barrage. Toutes les fuites ont été ainsi parfaitement aveuglées, et le fait est que le barrage de Hogsback n'a jamais été aussi étanche qu'il l'était l'été dernier depuis qu'il a été construit. Par suite de cet accident, la navigation a été suspenlue pendant 7 jours (non compris deux dimanches). Les jetées de protection en coffrage au pied de la berge du canal, dans la rivière, ont été raconstruites sur une distance considérable et remplies de pierres. Une autre section de mur en pierres sèches a été construite le long de la tranchée, et il est probable que tous les travaux sur la berge, dont la longueur totale est de plus de 2 milles, seront terminés cet été. Diverses autres menues réparations ont été faites à la station.

BLACK-RAPIDS (1 ÉCLUSE).

La face du caisson en aile du côté de Gloucester a été revêtue de pilots de pin de 10 x 12 pouces, posés jointivement et boulonnés au caisson. L'on a enfoncé les pilots aussi profondément que l'on a pu le faire sans les fendre à la tête, et je crois que tout danger d'affouillement est maintenu disparu.

L'on a déposé de la glaise le long de ce caisson et les voies d'eau sont maintenant aveuglées. L'on a mis des pierres dans les caissons situés entre le conduit de trop-plein et l'écluse.

LONG-ISLAND (3 ÉCLUSES ET 1 PONT).

L'on a déposé des pierres et du gravier le long du batardeau, et de menues réparations ont été faites à la station.

PONT DE MANOTICK.

De menues réparations ont été faites au tablier de ce pont par le gardien.

PONT DE WELLINGTON.

La superstructure entière (travées fixes et travée tournante) a été enlevée et les vieilles piles en coffrage ont été démolies jusqu'au niveau de l'eau basse et reconstruites. De nouvelles solives et un nouveau tablier ont aussi été posés après que la superstructure eût été replacée sur les nouvelles piles, et la travée tournante a été peinturée.

PONT DE BECKETS-LANDING.

La travée tournante a été exhaussée et une partie du tablier a été replanchéiée.

BURRITTS-RAPIDS (1 ÉCLUSE).

La construction du mur en pierres sèches le long du côté nord de la tranchée a été continuée l'année dernière et sera terminée cet été. De nouvelles poutrelles ont été faites pour la tête de l'écluse et pour le batardeau.

PONT DE BURRITTS-RAPIDS.

Le tablier du pont tournant a été renouvelé et la maçonnerie des piles a été jointoyée.

NICHOLSONS (2 ÉCLUSES ET 1 PONT).

Le vieux mur en pierres sèches du côté nord des tranchées d'amont et d'aval, d'environ 2,300 pieds de longueur, a été démoli et reconstruit en béton. Cela constitue une amélioration importante pour la navigation, car il ne se produra plus de voies d'eau. Six nouveaux balanciers ont été faits et posés aux portes des écluses, et l'écluse d'amont a été jointoyée avec du ciment de Portland.

CLOWES (1 ÉCLUSE).

Du gravier a été déposé sur le bord du barrage et de menues réparations ont été faites à la station. La digue, à cette station, qui a été construite en grosses pierres posées verticalement et qui est voûtée du côté d'amont, devra être réparée l'hiver prochain, vu qu'elle est bombée au centre, du côté d'aval. Il faudra la renforcer au moyen de contre-forts en béton ou par un revêtement en béton. Je vous ai transmis, le 21 décembre 1910, un rapport à ce sujet, avec un état estimatif de ce que coûteront les travaux à faire pour le renforcement de cette digue.

MERRICKVILLE (3 ÉCLUSES, 2 BASSINS, 2 PONTS).

Le côté nord de la tranchée a été nivelé et gravelé, et du gravier a été déposé sur le barrage. Un nouveau trottoir en béton a été construit du côté sud du bassin. Les deux déversoirs ont été reconstruits et de menues réparations ont été faites à la station.

KILMARNOCK (1 ÉCLUSE, 2 PONTS).

Le pont tournant a été replanchéié et de menues réparations ont été faites à la station.

EDMONDS (1 ÉCLUSE).

Une clôture en fil de fer a été construite autour des terrains avoisinant l'écluse et de menues réparations ont été faites à la station.

OLD-SLYS (1 ÉCLUSE, 1 PONT).

Le pont tournant a été replanchéié et de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES ACCOLÉES DE SMITH'S-FALLS (3 ÉCLUSES, 1 BASSIN, 2 PONTS).

Deux paires de portes d'écluses ont été reconstruites. Le pont tournant et le pont du bassin ont été peinturés et de menues réparations ont été faites à la station. Le remblayage du bassin, du côté sud, a été continué et sera encore poursuivi cette année, afin de réduire le volume d'eau requis pour l'emplir lorsque les navires y passent et soulager d'aucant le lac.

ÉCLUSE ISOLÉE DE SMITH'S-FALLS (1 ÉCLUSE, 2 PONTS).

Une paire de portes d'écluse a été reconstruite. La superstructure du batardeau a été démolie et reconstruite. La plaque tournante du pont tournant, qui était deve-

nue défectueuse, a été enlevée et envoyée à l'usine de la "Dominion Bridge Co.", à Lachine, pour être posée au pont fixe, et ce pont a aussi été peinturé. De menues réparations ont été faites à la station.

POONAMALIE (1 ÉCLUSE).

Un nouveau balancier a été placé à une des portes d'écluse et de menues réparations ont été faites à la station. Les éclusements à cet endroit continuent à augmenter en nombre d'année en année, au point qu'il a fallu employer un éclusier additionnel pendant les trois mois de l'été, l'année dernière. L'automne dernier, l'eau a encore tellement baissé dans le lac Rideau que le 12 octobre la navigation des vaisseaux tirant 5 pieds d'eau fut suspendue, vu qu'il n'y avait plus la profondeur voulue (5 tirant 5 pieds d'eau fut suspendue vu qu'il n'y avait plus la profondeur voulue (5 pieds) sur le seuil d'amont de l'écluse; et le bassin en amont de l'écluse et le chenal sur une longue distance dans le lac devinrent innavigables pour les navires tirant plus de 4 pieds 6 pouces. Cet abaissement des eaux est attribuable à deux causes naturelles: (1) la crue se produisit dans la première semaine de mars (près d'un mois plus tôt que d'habitude), de sorte que tout le surplus d'eau était disparu à l'ouverture de la navigation, ce qui nous força de saigner le lac Rideau dès le commencement de la navigation au lieu d'attendre au mois de juin; (2) nous avons eu un été exceptionnellement chaud et sec, de sorte que le lac baissa considérablement par évaporation, et aussi à raison du fait qu'il dut alimenter les biefs d'aval un mois plus tôt que d'ordinaire.

De plus, les compagnies d'éclairage à l'électricité dans la ville de Smith's-Falls consument plus d'eau qu'elles n'ont le droit de le faire, mais il est extrêmement difficile de régler le débit pour leurs usines, et lorsque les biefs d'où elles tirent leur eau baissent, il nous faut saigner le lac afin d'obtenir le volume d'eau nécessaire pour la navigation.

L'année prochaine, je me propose d'étudier plus à fond cette question, et, si possible, de limiter l'usage de l'eau pour la production de l'énergie électrique à la quantité nécessaire pour alimenter les biefs entre Smith's-Falls et Ottawa, à moins, naturellement, que les pluies et la hauteur de l'eau de réserve dans le lac ne permettent d'employer plus d'eau pour cette fin.

Avec votre autorisation, j'ai fait placer sur le barrage des corbeaux en acier, destinés à supporter des madriers d'endiguage, qui serviront à retenir l'eau dans le lac (après la crue) plus longtemps, au lieu de la laisser s'échapper par-dessus le barrage.

Cela aura pour résultat de retenir de 6 à 8 pouces d'eau sur une étendue de 100 milles carrés pendant à peu près trois semaines, et la navigation pourra ainsi se faire dans des conditions beaucoup plus favorables vers la fin de la saison. Je ne crois pas que le département soit appelé à payer des indemnités à raison de dommages causés par des inondations, car nous n'élevons pas l'eau; nous la retenons simplement (après qu'elle a monté naturellement) un peu plus longtemps que si nous la laissions s'échapper sans aucun profit pour la navigation ou pour les intérêts manufacturiers.

BEVERIDGE (2 ÉCLUSES, 1 PONT).

Cinq nouveaux balanciers ont été faits et posés aux portes d'écluses. Les machines des vannes des écluses ont été réparées. Une partie des jetées en coffrage dans le lac, qui avaient été avariées par la glace, a été reconstruite et remplie de pierres. De menues réparations ont été faites à la maison éclusière et à la station.

DIVISION DE PERTH (BASSIN ET 4 PONTS).

La chaussée le long du canal, à partir du pont de la rue Craig, jusqu'aux usines de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, a été exhaussée et gravelée. Trois des ponts et deux magasins ont été peinturés. Une section additionnelle

de mur en pierres sèches, d'environ 700 pieds de longueur, a été construite le long du canal afin de protéger les berges contre le clapotage causé par les bateaux. De menues réparations ont aussi été faites aux berges du canal ainsi qu'aux ponts et aux quais.

BARRAGE-RÉSERVOIR DE BOB'S-LAKE.

Il n'a pas été fait de réparations à ce barrage durant l'année.

PONT D'OLIVER'S-FERRY.

La travée tournante a été enlevée et reconstruite. Les tabliers et les solives des travées fixes ont aussi été renouvelés.

NARROWS (1 ÉCLUSE, 1 PONT).

Le pont tournant qu'il y avait sur l'écluse a été démoli et reconstruit. La couverture en bardeaux de la maison éclusière a été renouvelée. De menues réparations ont été faites à la station.

BARRAGE-RÉSERVOIR DE WOLF-LAKE.

Aucunes réparations n'ont été faites à ce barrage durant l'année.

NEWBORO (1 ÉCLUSE, 1 PONT).

Une paire de portes d'écluse a été reconstruite et deux nouveaux balanciers ont été faits pour les portes d'amont. Les jetées en coffrage situées dans le lac, à l'entrée de la tranchée d'amont, ont été reconstruites. Une des jetées en aval de l'écluse a été replanchéiée et de menues réparations ont été faites à la station.

CHAFFEY (1 ÉCLUSE, 1 PONT).

Le batardeau a été reconstruit et le seuil d'aval de l'écluse a été réparé. La couverture en bardeaux de la maison éclusière a été renouvelée et de menues réparations ont été faites à la station. Un quai en bois d'environ 120 pieds de longueur a été construit en amont de l'écluse, du côté est de la tranchée. Le besoin d'un quai se faisait depuis longtemps sentir, car le débarquement des passagers et des marchandises se faisait difficilement à cet endroit, qui devient rapidement un centre de touristes.

DAVIS (1 ÉCLUSE).

De menues réparations ont été faites à la maison éclusière et à la station en général.

JONES'-FALLS (4 ÉCLUSES, 1 BASSIN, 2 PONTS).

Une paire de portes d'écluse a été reconstruite. Une petite annexe a été construite à la maison de l'éclusier. Le seuil d'aval de l'écluse d'aval a été réparé et bétonné. Le radier de l'écluse du bassin a aussi été réparé et bétonné. De menues réparations ont été faites aux ponts et aux chemins et à la station en général.

BARRAGE-RÉSERVOIR DE MORTON.

De menues réparations ont été faites au planchéiage ainsi qu'au garde-fou et aux marches.

PONT DE BRASS-POINT.

Le tablier du pont a été partiellement renouvelé et de menues réparations ont été faites à la pile d'appui de la travée tournante.

BREWER'S-UPPER-MILLS (2 ÉCLUSES, 1 BASSIN, 1 PONT).

Des réparations considérables ont été faites à cette station durant l'hiver. Le canal de décharge a été reconstruit en grosses pierres de taille et le pertuis fut agrandi d'environ 3 pieds 6 pouces, ce qui nécessita des poutrelles plus longues. Une partie de l'écluse d'amont et les bajoyers nord de l'écluse d'aval furent démolis et reconstruits. Le pont tournant sur l'écluse d'aval a aussi été reconstruit. Ces réparations ont nécessité la construction de batardeaux en amont et en aval afin de permettre de vider les écluses. Il a fallu aussi établir un pont temporaire pour la circulation des voitures et des piétons pendant que l'on reconstruisait le pont tournant et l'écluse d'aval. Ce pont a été construit sur le batardeau d'amont et il n'y a eu aucun retard dans la circulation.

BREWER'S-LOWER-MILLS (1 ÉCLUSE, 1 PONT).

Une nouvelle écurie a été construite pour l'éclusier, cette station étant tellement isolée qu'il lui faut garder un cheval. De menues réparations ont été faites à la station en général.

KINGSTON-MILLS (4 ÉCLUSES, 1 BASSIN, 2 PONTS).

Deux paires de portes d'écluses ont été fabriquées l'été dernier; elles ne sont pas encore posées, mais elles seront mises en place au cours de ce mois, à temps pour l'ouverture de la navigation (le 1er mai). Cinq cents verges de pierres concassées ont été extraites de la carrière et déposées sur les remblais, le tout ayant été fait à l'entreprise par M. H. Hyland. Le toit de l'annexe du blockaus, qui a été construit par MM. Fallon Bros., est très défectueux. Le département détient, cependant, le chèque de MM. Fallon Bros. comme garantie, et des réparations devront être faites ce printemps, car le toit fuit chaque fois qu'il pleut. De légères réparations ont été faites aux ponts et aux vannes des écluses.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les réparations qui se font ordinairement tous les printemps, telles que le jointoiement de la maçonnerie des écluses, le peinturage des portes d'écluses et des ponts, etc., ont été effectuées par nos ouvriers au mois d'avril. La pierre pour les réparations à la maçonnerie a été taillée dans la carrière que nous avons louée à Westport, et livrée le long du canal l'automne dernier par notre remorqueur et nos allèges ainsi que par des bateaux appartenant à des particuliers. Les fournitures nécessaires ont été achetées par l'entremise du pourvoyeur du département, et le système établi par ce dernier a donné entière satisfaction en ce qui concerne la manière dont les matériaux ont été fournis et livrés.

DRAGUEURS.

Le dragueur *Rideau* a été employé l'été dernier à pratiquer un chenal à travers la baie Saw-Log, en amont de Smith's-Falls, sauf pendant 4 semaines aux mois de mai et de juin, alors qu'on s'en servit à Hogsback pour extraire de la glaise qui fut déposée sur le barrage pour aveugler la voie d'eau qui s'était produite. Il hiverna à Smith's-Falls, et l'on est actuellement à réparer le mât, la grue et les étais.

Le remorqueur *Loretta* a été employé, comme d'habitude, à baliser le chenal, à remorquer les allèges, à livrer du bois, du ciment, de la peinture, de l'huile, de la pierre, etc., le long du canal, et l'on s'en est aussi servi pour faire des inspections.

Son appareil pour la manœuvre du gouvernail a mal fonctionné l'année dernière et l'on va y faire les réparations nécessaires.

Le tableau ci-dessous indique le maximum et le minimum de profondeur d'eau sur les buscs d'aval des écluses d'aval n°s 1 et 47, à Ottawa et à Kingston-Mills, respectivement:—

Ottawa, écluse n° 1.						Kingston-Mills, écluse n° 47.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
30 avril..........	18	0	1er avril........	13	5	25-30 avril.......	8	4	1-6 avril......	8	0
1-2 mai........	17	11	28-29 mai.......	13	11	25-30 mai.......	8	7	1-4 mai........	8	4
8-11 juin...... .	15	3	30 juin.........	11	8	11-15 juin......	8	8	22-30 juin.......	8	6
1er juillet........	11	5	31 juillet........	7	9	18-31 juillet.....	8	8	1-17 juill.......	8	7
30 août..........	8	0	1er août........	7	8	1-12 août.......	8	8	13-31 août.......	8	7
6 sept...........	8	7	30 sept..........	6	11	1-2 sept.........	8	6	30 sept..........	7	7
15 oct...........	9	5	2 oct............	6	9	17-31 oct........	7	7	2-16 oct........	7	6
28 nov...........	9	9	2-3 nov.........	9	0	1-2 nov.........	7	7	29-30 nov.......	7	2
7-8 déc.........	9	7	31 déc...........	8	4	1-4 déc..........	7	2	16-31 déc.......	7	0
1-3 jan.........	8	3	27-31 jan........	7	5	28-31 jan........	7	5	1-3 jan.........	7	0
1-5 fév..........	7	4	27-28 fév........	6	8	1er fév.........	7	5	22-28 fév........	7	1
31 mars.........	7	8	8-14 mars.......	6	3	16-31 mars......	7	2	1-15 mars......	7	1

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS, *M. Soc. Can. I.C.*,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. Bowden, ingénieur civil,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

CANAL DE LA TRENT.

Bureau de l'ingénieur-surintendant,

Peterborough, 9 mai 1911.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 31 mars 1911, au sujet des travaux de construction exécutés sur le canal de la Trent et dont le coût est imputable sur le compte du capital.

DIVISION DES LACS ONTARIO ET DU RIZ.

Cette division part de Trenton, sur le lac Ontario, et va jusqu'au lac du Riz, soit une distance de 56½ milles. Il en a été donné une description détaillée dans mon rapport pour 1910.

Pour les fins de construction, cette division a été divisée en 7 sections, dans chacune desquelles les travaux ont été adjugés à l'entreprise. Le prix total des 7 entreprises est approximativement de $5,100,000, montant sur lequel il a été dépensé pour travaux exécutés et matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911, une somme de $2,009,-737.63, soit 40 pour 100 du prix global des entreprises.

Il y a dans la division 18 écluses, 14 barrages et 17 ponts. Les écluses 1, 2, 3, 5, 6, 7, 14 et 18, les barrages 2, 3, 5, 6, 7, 11 et 12, et 9 ponts, sont déjà construits.

Section n° 1.—Cette section part de Trenton et va jusqu'à Glen-Miller, soit une distance d'environ 4½ milles. Sur cette partie de la rivière il y a 3 écluses et 3 barrages.

Un contrat pour les travaux à faire a été passé avec MM. Larkin et Sangster le 10 de mars 1908, et la valeur des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911, se chiffre par $755,474.89, soit à peu près 72 pour 100 du prix de l'entreprise.

Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 235,499 verges cubes de terre, de 10,216 verges cubes de roches détachées et de 205,609 verges cubes de roc solide, et dans la confection de 56,041 verges cubes de bétonnage.

Les écluses 1, 2 et 3 sont terminées ainsi que les barrages 2 et 3, à l'exception de la plate-forme sur le barrage n° 2. A l'extrémité ouest du barrage n° 2, la " Sidney Power Company " a construit une usine pour la production de l'énergie électrique. Un contrat a été passé pour l'installation des roues, des générateurs et des appareils électriques nécessaires, et la compagnie espère pouvoir commencer ses opérations au commencement de l'été prochain. Les petits canaux conduisant aux écluses n°s 2 et 3 ainsi que les jetées aux entrées des écluses sont finis. Le canal formant l'entrée d'aval de l'écluse n° 1 est presque terminé et le chenal sous-marin entre cet endroit et l'embouchure de la rivière est partiellement excavé. Les travaux de creusage de ce chenal sont faits, en vertu d'un sous-contrat, par M. Robert Weddell, qui a eu constamment sur les lieux l'été dernier un bateau-foret et qui a employé un dragueur pendant à peu près la moitié de la saison.

Une des travées fixes à l'extrémité est du pont à l'usage des voitures de Glen-Miller a été enlevée et remplacée par un pont tournant, qui a été ouvert à la circulation à la fin de février 1909.

Les principaux travaux qu'il reste à faire sont la construction du barrage n° 1, la construction de la substructure du pont de Gilmour, et l'achèvement du dragage entre l'écluse n° 1 et l'embouchure de la rivière. Tous les travaux qu'embrasse le contrat seront terminés cette année, à l'exception du dragage, qui ne sera probablement pas fini avant le milieu de l'été de 1912.

PONT DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC À TRENTON.

Un contrat a été passé le 9 juin 1909 avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour la construction d'un pont sur le canal, à la jonction de Trenton, en raccordement avec sa ligne principale.

Les travaux ont été commencés le printemps dernier et les trains ont commencé à circuler sur le pont le 2 juillet 1910. Ce pont est assez large pour permettre d'y poser trois voies, et il se trouve à une hauteur de 27 pieds à eau haute dans le lac Ontario.

Section n° 2.—Cette section part de Glen-Miller et va jusqu'à Frankford, soit une distance d'environ 4½ milles. Sur cette partie de la rivière il y a 3 écluses et 3 barrages.

Un contrat pour les travaux à faire a été passé avec MM. Dennon et Rogers le 30 mai 1908, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $280,245.15, soit environ 39 pour 100 sur le prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 50,876 verges cubes de terre, de 10,772 verges cubes de roches détachées et de 61,054 verges cubes de roc solide, et dans la confection de 33,460 verges cubes de bétonnage.

Les écluses 5 et 6 sont construites ainsi que les barrages 5 et 6, à l'exception des plates-formes. Les jetées à l'entrée d'amont et d'aval de l'écluse 6 sont terminées. Le creusage des chenaux aux entrées de ces écluses a aussi été commencé.

La pile-pivot et les culées pour le pont tournant sur le canal, à la rue Bridge, à

Frankford, ont été construites et la superstructure a été installée. Ce pont n'a pas encore été ouvert à la circulation.

Les autorités du comté de Hastings sont actuellement à construire un nouveau pont sur la rivière, à la rue Bridge. Ce pont sera probablement terminé vers le 1er de septembre prochain. Le pont du canal sera relié à celui de la rivière par un remblai en terre.

Les travaux sur cette section avancent lentement. Aucun déblai n'a encore été fait pour les cuves de l'écluse et du barrage n° 4, et il reste à effectuer des travaux considérables d'excavation sous-marine dans le roc. Il faudra une équipe d'hommes nombreuse et bien organisée et un bon outillage pour terminer les travaux en deux saisons.

Section n° 3.—Cette section part de Frankford et va jusqu'à un point à 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, soit une distance de 7½ milles. A Glen-Ross, il y a une écluse, un barrage et deux ponts.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec la " Canadian General Development Company ", le 24 avril 1908, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $181,042.32, soit à peu près 63 pour 100 du prix de l'entreprise.

L'écluse et le barrage n° 7 à Glen-Ross, et le petit canal en amont et en aval de l'écluse sont terminés. Les ponts sur le canal à Frankford, en amont de l'écluse, pour les voitures et pour le chemin de fer Ontario Central sont aussi finis et ont été ouverts à la circulation. Les convois ont commencé à circuler sur le pont du chemin de fer de l'Ontario Central le 29 avril 1909.

Tous les travaux sur cette section sont terminés, à l'exception du dragage de la rivière. Il n'a été fait aucuns travaux de creusage l'année dernière, vu que les entrepreneurs n'ont pas de dragueurs sur les lieux et attendent pour commencer les opérations qu'ils puissent en faire venir un du lac Ontario.

Section n° 4.—Cette section part d'Adam's-Landing, qui se trouve à 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, et va jusqu'à Campbellford, soit une distance d'environ 14 milles. Il y a entre la baie de Bradley et Campbellford 5 écluses, 3 barrages, 4 ponts et 1¼ mille de mur de soutènement en béton qui enclôt la rivière à travers la ville de Campbellford. Il a aussi été fait des travaux considérables d'excavation dans la terre et le roc.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Haney, Quinlan et Robertson le 22 juin 1910, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $110,889.50. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 29,010 verges cubes de terre et de 36,620 verges verges cubes de roc solide, et dans la confection de 43,480 verges cubes de bétonnage,—

Au cours de cette saison, les écluses 10, 11 et 12 et le barrage n° 9 seront construits.

Des travaux considérables d'excavation seront aussi faits, surtout aux environs de Campbellford.

Section n° 5.—Cette section part de Campbellford et va jusqu'à la baie des Corneilles, soit une distance de 3 milles. Sur cette section il y a 2 écluses et 2 barrages.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Brown et Aylmer le 28 septembre 1907, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $433,343.52, soit environ 75 pour 100 du prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 90,180 verges cubes de terre, de 14,437 verges cubes de roches détachées et de 42,600 verges cubes de roc solide, et dans la confection de 43,480 verges cubes de bétonnage,—soit 92 pour 100 du déblai de terre, 60 pour 100 du déblai de roches détachées, 52 pour 100 du déblai de roc solide et 90 pour 100 du bétonnage.

Le barrage n° 11 (Rapides de Stephen), le barrage n° 12 et l'écluse n° 14 à Middle-Falls sont entièrement finis, et l'écluse n° 18 ainsi que les jetées à ses entrées

sont terminées dans la proportion d'environ 72 pour 100. Le chenal conduisant de la baie des Corneilles à l'écluse 14 a été creusé, mais n'a pas été curé. Il reste un peu d'excavation à faire dans l'entrée d'aval de l'écluse n° 14, et le chenal entre la ville de Campbellford et l'écluse 13 n'a pas encore été creusé. Il faudra trois saisons pour terminer les travaux d'excavation sur cette section.

Section n° 6.—Cette section part de l'extrémité d'aval de la baie des Corneilles et va jusqu'à un endroit situé à 1,000 pieds à l'ouest du pont de Heeley-Falls, soit une distance d'environ 2 milles. Il y a 3 écluses, 1 barrage et 1 pont sur cette section. Il y a des travaux considérables d'excavation à faire dans la terre et dans le roc. Du côté ouest de la rivière sera construit un petit canal qui servira à l'ascension de 76 pieds entre la baie des Corneilles et le bief de 14 milles entre Heeley-Falls et Hastings.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Haney, Quinlan et Robertson le 23 mai 1910, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $91,442.12, soit environ 17 pour 100 du prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 6,350 verges cubes de terre, de 2,700 verges cubes de roches détachées et de 36,800 verges cubes de roc solide, et dans la confection de 10,050 verges cubes de bétonnage.

Cette année, les écluses 16 et 17 seront construites. Le barrage sera terminé au cours du mois prochain, à l'exception de la section fermée qui traverse la rivière et qui, selon toute probabilité, ne sera pas achevée avant que les écluses aient été construites, vu que les entrepreneurs se servent de cette partie du barrage pour transporter leurs rails de construction, etc., d'un côté à l'autre de la rivière.

Section n° 7.—Cette section part de Heeley-Falls et va jusqu'au lac du Riz, soit une distance d'environ 19¼ milles.

Les principaux travaux consistent dans le dragage de la rivière, d'où il faudra extraire de grandes quantités de terre et de roc, et dans la construction d'une nouvelle écluse et d'un barrage à Hastings, d'un nouveau pont tournant plus grand à Trent-Bridge, et de nouvelles jetées conductrices pour le pont du chemin de fer du Grand-Tronc à Hastings.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec la "Randolph MacDonald Co., Ltd.", le 4 janvier 1909, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $157,300.13, soit environ 37 pour 100 du prix de l'entreprise. Voici quels sont les travaux les plus importants qui ont été faits: extraction de 16,330 verges cubes de terre, de 13,760 verges cubes de roches détachées et de 19,476 verges cubes roc solide, et confection de 9,990 verges cubes de bétonnage.

La nouvelle écluse, à Hastings, a été terminée ce printemps et les navires ont commencé à y circuler le 30 de mars. La pile-pivot et les culées pour le nouveau pont tournant à Trent-Bridge ont été construites; la superstructure est en voie de construction, et il est probable que le pont sera ouvert à la circulation à la fin de ce mois. Les nouvelles jetées conductrices du pont du chemin de fer Grand-Tronc à Hastings ont été construites. Environ 50 pour 100 du dragage entre Hastings et le lac du Riz est terminé, mais aucuns travaux de creusage n'ont été faits en aval de Hastings. Les entrepreneurs sont actuellement à construire le nouveau barrage, qui sera terminé au cours de la présente saison.

BARRAGE DE BURLEIGH-FALLS.

Un contrat pour la construction du barrage, dont une description a été donnée dans le rapport de l'an dernier, a été passé avec MM. Bishop et Buchanan le 14 décembre 1909, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $28,526.76, soit environ 30 pour 100 du prix de l'entrperise.

La moitié nord du barrage a été construite, à l'exception de la plate-forme. Le mur de soutènement du côté sud de la rivière est terminé. Il reste à construire 5 vannes, dont plusieurs vont se trouver dans 20 pieds d'eau. Les travaux seront ter-

minés cet automne, à moins que les entrepreneurs n'aient de la difficulté à mettre à sec le batardeau qu'ils vont établir à travers la moitié sud de la rivière et dont une partie est construite.

SECTION DE LINDSAY.

Un contrat pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un nouveau barrage et de la substructure du pont de la rue Wellington a été passé avec MM. J. Ritchie et Cie le 20 janvier 1909. Une description complète de ces travaux a été donnée dans le rapport de l'an dernier.

La nouvelle écluse a été terminée au commencement de juillet 1910 et tous les travaux qu'embrassait le contrat ont été achevés au mois de septembre 1910.

Un état estimatif final des travaux, se montant à $41,105.93, a été transmis au ministère le 27 janvier 1911.

Le 6 avril 1910, un contrat a été passé avec la " Hamilton Bridge Woks Co." pour la superstructure du nouveau pont pour voitures et piétons à la rue Wellington. Ce pont est à bascule et à tourillon (type Strauss), avec chaussée de 16 pieds et trottoir de 4 pieds de chaque côté de la chaussée. Il est pourvu d'une travée mobile de 73 pieds de longueur, qui est manœuvrée à la main et à l'électricité. Il a été ouvert à la circulation le 27 avril 1911, mais il n'est pas entièrement terminé; il faudra le peinturer et y faire quelques retouches.

L'appareil électrique a été fourni par la " Canadian General Electric Co.", en vertu d'un contrat passé le 1er juin 1910. Le pont est manœuvré au moyen d'un moteur à courant alternatif qui produit continuellement une force de 22 c.-v. et fait approximativement 650 révolutions à la minute. Par un temps calme, il faut 7 k.w., ou 9:4 c.-v. électriques, pour le tourner dans l'une ou l'autre direction; manœuvré par un homme habile, le pont peut être ouvert ou fermé dans l'espace de 61 secondes. L'appareil élecrtique n'a pas encore été livré par la compagnie, vu qu'il y a quelques modifications à y faire.

L'énergie consiste en un courant alternant de 1,040 volts, à 3 phases et 60 cycles, fourni par la " Light Heat and Power Co." de Lindsay, en vertu d'un contrat de 10 ans passé le 6 décembre 1910. Pour la manœuvre de la travée mobile, le potentiel est réduit à 440 volts par des transformateurs installés au-dessous de la cabine du pont.

Le pont de la rue Wellington, à Lindsay, est le premier pont à bascule qui ait été érigé au Canada. Il y a 5 autres ponts à bascule " Straus " en construction dans le pays et deux d'un autre type.

SECTION DE ROSEDALE.

Les travaux sur cette section consistent dans la construction d'un canal à travers l'étroite péninsule située entre le lac Cameron et le lac Balsam, d'un dock et d'un barrage, et dans le dragage de la rivière des Goélands entre son confluent avec le canal et l'eau profonde dans le lac Balsam. Cette partie du canal aura les mêmes dimensions que dans la division des lacs Ontario et du Riz.

Un contrat pour les travaux à faire sur cette section a été passé avec la " Randolph Macdonald Co., Ltd." le 24 février 1908, et la valeur des travaux exécutés et les matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $222,036.85, soit environ 80 pour 100 du prix de l'entreprise. Voici quels sont les principaux travaux qui ont été faits: extraction de 217,000 verges de terre, de 4,780 verges cubes de roches détachées et de 19,000 verges cubes de roc solide, et confection de 9,100 verges cubes de bétonnage,—soit 90 pour 100 du déblai de terre, 90 pour 100 du déblai de roches détachées, 56 pour 100 du déblai de roc solide, et la totalité du bétonnage.

L'écluse a été terminée et les portes y ont été posées au commencement du printemps dernier. Les travaux sur le canal, en amont, étaient assez avancés pour permettre d'ouvrir l'écluse à la navigation le 21 mai 1910, alors que la vieille écluse en bois qui était à cet endroit a été fermée.

Au cours de l'été dernier, le nouveau barrage a été construit, l'on a commencé à l'utiliser le 28 novembre 1910, alors qu'une partie du vieux barrage, à 1,500 pieds plus bas sur la rivière, a été démolie afin de mettre le bief intermédiaire à peu près au même niveau que le lac Cameron.

Tous les travaux sur cette section sont terminés, à l'exception d'un peu de régalage et de gazonnage le long des berges du canal et de la rivière et d'une partie du déblai. Il est probable que tout sera fini au commencement de l'automne prochain, alors que les entrepreneurs conduiront leur flotte de dragage à la section 7 de la division des lacs Ontario et du Riz, où les travaux à faire leur ont été adjugés.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Cette division renferme deux sections. La section n° 1 s'étend à partir de la baie de Cook, lac Simcoe, jusqu'au débarcadère Holland, sur la branche est de la rivière Holland, une distance de 8½ milles, et la station n° 2 depuis le débarcadère Holland jusqu'à Newmarket, soit une distance de 4½ milles. La section entière n° 1 est au niveau du lac Simcoe, et l'ascension totale de 43 pieds entre le débarcadère Holland et Newmarket sera rachetée au moyen de trois écluses.

Section n° 1.—Le contrat pour la construction de cette section, comprenant du dragage principalement, a été adjugé à la *Lake Simcoe Dredging Company* le 30 août 1906.

La compagnie abandonna son entreprise à l'automne de 1907. Le ministère résilia ce contrat en mai 1908.

Cette section n'a pas été donnée de nouveau à l'entreprise.

Section n° 2.—Un contrat pour les travaux à faire sur cette section, qui comprennent la construction de 3 écluses, de trois barrages, de quatre ponts de voie publique et d'un dock, l'extraction d'une grande quantité de terre, la confection d'un mur de revêtement en pierre, etc., a été passé avec M. John Riley le 12 février 1908. Ce contrat fut transporté par M. Riley à MM. Russell, Dill et Lothian le 19 février 1908, et ces derniers le transportèrent à leur tour, le 19 février 1908, à la "York Construction Co., Ltd.", qui exécute les travaux.

La valeur totale des travaux effectués et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1911 se chiffre par $339,636.82, soit environ 60 pour 100 du prix de l'entreprise. Les principaux travaux qui ont été faits ont consisté dans l'extraction de 589,000 verges cubes de terre et dans la confection de 18,690 verges cubes de bétonnage. L'écluse et le barrage n° 3 et le pont de Green-Lane sont terminés. Il y a 60 pour 100 de l'écluse et du barrage n° 2 de construit, et l'excavation pour cuvette de l'écluse et du barrage n° 1 est presque finie. Le dock de Newmarket est à moitié construit, et il y a à peu près 70 pour 100 du creusage de fait sur la section.

Les entrepreneurs se proposent de terminer entièrement cette année la construction des écluses et des barrages n°s 1 et 2 et la principale partie des excavations qu'il reste à faire.

PONT DU CHEMIN DE QUEENSVILLE.

Ce pont traverse la branche est de la rivière Holland, à environ 2 milles au nord du chemin de Bradford, à Holland-Landing. Il a été entièrement terminé au mois de juin 1908 et est ouvert à la circulation depuis le mois d'août 1907.

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

Un levé très complet de la vallée entre Newmarket et Aurora a été fait dans le but de savoir où les barrages-réservoirs nécessaires pour alimenter le canal entre Newmarket et Holland-Landing devront être établis et quelles devront être leurs dimensions. L'on est à dresser des plans à cette fin. Au mois de juin 1909, des fluviomètres en béton ont été construits sur la rivière, au sud de Newmarket, et depuis lors des obser-

vations ont été faites trois fois par semaine et plus souvent lorsqu'il pleuvait, afin de déterminer d'une manière exacte et précise le débit sur toute l'étendue de la vallée.

PONTS.

Un contrat a été passé avec la " Hamilton Bridge Works Co., Ltd.", le 10 octobre 1908, pour la fabrication de 6 ponts tournants de voie publique et d'un pont tournant de chemin de fer.

Les ponts tournants de voie publique à Glen-Miller, Frankford, Glen-Ross et Green-Lane sont terminés et ont été ouverts à la circulation, sauf celui de Frankford. La travée tournante pour le chemin de fer Ontario-Central à Glen-Ross a aussi été terminé et ouvert à la circulation. Les travées mobiles pour les ponts de voie publique sur la rue Young, Holland-Landing, et sur le chemin de la Deuxième Concession, section 2 de la division de la rivière Holland, ont été fabriquées et sont emmagasinées dans les cours de la compagnie à Hamilton et pourront être expédiées à demande.

Le 6 avril 1910, un contrat a été passé avec la " Hamilton Bridge Works Co., Ltd.", pour la construction d'un pont de voie publique à bascule et à tourillon du type Strauss sur la rue Wellington, à Lindsay. Une description de ce pont est donnée plus haut sous la rubrique " Section de Lindsay ".

Le 24 octobre 1910, un contrat a été passé avec la " Cleveland Bridge and Engineering Co., Ltd.", pour la construction de ponts-levis à Heeley-Falls et à Trent-Bridge, division des lacs Ontario et du Riz. L'on est à installer la superstructure du pont de la Trent, et il est probable que le pont sera ouvert à la circulation à àla fin du mois courant. La superstructure en acier pour le pont de Heeley-Falls sera livrée au cours de l'été.

VENTELLES POUR ÉCLUSES.

Ventelles " Wagon ".—Un contrat pour la fabrication et l'installation des ventelles " Wagon " nécessaires pour les siphons des nouvelles écluses et les vannes du canal a été passé avec la " Dominion Bridge Company ' le 5 octobre 1908, et depuis cette date les ventelles pour les écluses 1, 2, 3, 6, 7, 14 et 18 de la division des lacs Ontario et du Riz et celles pour l'écluse de Rosedale ont été installées. Les cadres des ventelles pour plusieurs autres écluses ont aussi été livrés sur les lieux. Toutes les pièces de fer et d'acier pour le reste des ventelles et des cadres de ventelles ont été fabriquées et sont emmagasinées dans les cours de la " Dominion Bridge Company ", à Montréal, d'où elles pourront être expédiées à demande. Une description de ces ventelles est donnée dans le rapport de l'an dernier.

Ventelles cylindriques.—Le 6 avril 1911, un contrat a été passé avec la " William Hamilton Company, Ltd.", pour la fourniture et l'installation de ventelles cylindriques pour les écluses 11 et 12 (Ranney-Falls) et 16 et 17 (Heeley-Falls) de la division des lacs Ontario et du Riz. L'on est actuellement à fabriquer ces ventelles et elles seront installées dès que les écluses auront été construites.

MACHINES À ACTIONNER LES PORTES D'ÉCLUSES.

Un contrat a été passé avec M. Herbert B. Collier, le 7 mai 1909, pour la fourniture et la livraison des machines, accessoires d'ancrage et tourillons nécessaires pour les portes des nouvelles écluses le long du canal. La Compagnie William Hamilton, de Peterborough, est à fabriquer ces machines, etc.

Les machines, accessoires d'ancrage et tourillons pour les écluses de Rosedale et de Lindsay et pour les écluses 1, 2, 3, 5, 6, 7, 14 et 18 de la division des lacs Ontario et du Riz ont été installés, et tout le matériel pour les autres écluses de cette division ainsi que pour les écluses de la division de la rivière Holland a été livré sur les lieux.

AIGUILLES AUX TÊTE DES ÉCLUSES POUR CAS D'ACCIDENT.

Le 5 avril 1911, un contrat a été passé avec la "Dominion Bridge Company, Limited", pour la fourniture, livraison et installation de 7 séries d'aiguilles et de ponts en acier, qui seront placés aux têtes des écluses. Ces aiguilles et ponts (qui seront manœuvrés à la main) sont destinés à régler l'écoulement de l'eau dans le prisme du canal et les écluses, d'un bief supérieur où il existe une grande étendue de rivière ou un lac à un bief inférieur, dans le cas où les portes d'écluses seraient soudainement déplacées, accidentellement ou autrement. Ils seront installés aux têtes des 6, 7, 12, 14, 17 et 18 de la division des lacs Ontario et du Riz et de l'écluse Rosedale. Les pièces en acier à mortaise pour ces aiguilles ont déjà été posées dans plusieurs des écluses, et la Compagnie William Hamilton est actuellement à fabriquer, en vertu d'un contrat passé le 13 avril 1911, les autres pièces d'acier de ce genre dont on a besoin.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Ciment.—Environ 110,449 barils de ciment de Portland ont été employés sur le canal au cours de l'an dernier. Ce ciment a été fourni et livré par la "Canada Cement Company" en vertu d'un contrat en date du 15 mars 1910.

Le ciment dont on aura besoin cette année (1910-12) sera fourni par la maison *Alfred Rogers, Limited,* qui s'est engagée par contrat en date du 25 avril 1911 à en livrer 79,000 barils, et par la "Canada Cement Company", qui doit en livrer 73,000 barils.

Portes d'écluses.—Les portes pour l'écluse de Hastings ont été construites à Hastings par M. James Hadcock, et son parfaites sous tous rapports. Elles sont en bois solide, et sont faites en madriers de sapin de la Colombie-Britannique qui ont été fournis par MM. Mason, Gordon et Cie, de Montréal, et les pièces de fer et d'acier ont été fabriquées et livrées par la Compagnie William Hamilton, de Peterborough.

L'on est à préparer des plans et devis pour les portes des 17 autres écluses de la division des lacs Ontario et du Riz.

Levés des lacs.—Aucune carte des lacs qui font partie du réseau de navigation de la Trent n'a encore été faite, et afin de nous permettre de dresser une série de cartes exactes de ces eaux intérieures, des levés hydrographiques des lacs ont été commencés il y a 3 ans et poursuivis depuis par intervalles. Il a été fait très peu de chose à cet égard l'hiver dernier, mais l'on se propose de continuer ces études sur une petite échelle au cours de la présente saison.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

Ingénieur-surintendant.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DU SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 14 septembre 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation du canal de la Trent, pour l'exercice 1910-11.

L'étendue du canal aujourd'hui terminé et exploité est la même que l'année dernière, soit de 160 milles.

La navigation s'est ouverte et fermée dans les différentes sections du canal, aux dates suivantes:—

Du lac Simcoe aux Chutes Fénelon, ouverture, le 24 avril; fermeture, le 1er novembre.

Des Chutes Fénelon à Lakefield, ouverture, le 2 avril; fermeture, le 26 novembre.

De Lakefield à Peterborough, ouverture, le 13 avril; fermeture, le 4 novembre.

De Peterborough aux Chutes de Healey, ouverture, le 2 avril; fermeture, le 26 novembre.

CHUTES DE HEALEY À BOBCAYGEON.

Les travaux suivants ont été faits dans cette division au cours de l'année:—

Débarcadère de Pengelley.—Un magnifique dock, qui a coûté $5,000, a été construit au débarcadère de Pengelley, lac du Riz.

Pont tournant de la Pointe Wallace.—Une nouvelle pile d'appui en béton et une pile-pivot ont été construites à cet endroit.

Rivière Otonabi.—Le dragueur *Little Lake* a été employé pendant la plus grande partie de la saison à creuser le chenal à "Yankee Bonnet", dans la rivière Otonabi. La navigation s'effectue dans des conditions beaucoup plus favorables, à cet endroit, par suite du dragage qui a été fait l'année dernière.

Débarcadère de Whitfield.—Un nouveau dock, de 66 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, a été construit au débarcadère de Whitfield sur la rivière Otonabi.

Quai de la rue Mark, Peterborough.—Un nouveau quai a été construit au pied de la rue Mark, à Peterborough. C'est un quai en coffrage, rempli de pierres et de gravier, de 200 pieds de longueur et 50 pieds de largeur.

Ecluse hydraulique d'ascension de Peterborough.—Des travaux considérables ont été faits sur les berges de l'écluse hydraulique d'ascension à Peterborough. Il y avait des indices de fuite et il fallut prolonger les murs. Une partie des berges a été regazonnée.

Chemin de Warsaw.—Il a été construit environ 500 verges de perré à pierres perdues le long des berges du canal entre le chemin de Warsaw et l'écluse hydraulique d'ascension de Peterborough.

Lakefield.—Huit nouvelles ventelles de portes d'écluses ont été installées dans l'écluse de Lakefield. Le dock en béton a été prolongé de 200 pieds. Lakefield a maintenant un dock qui surpasse tous ceux qui existent dans les autres villes situées le long du parcours du canal de la Trent.

De Lakefield à la Pointe Young.—Il a été fait des travaux de dragage considérables entre Lakefield et la Pointe Young, ce qui a eu pour effet de faciliter beaucoup la navigation.

Pointe Young.—Les poutrelles du barrages qui se trouve à cet endroit ainsi que leurs crémaillères ont été renouvelées.

Ile Juniper.—Le dock de l'île Juniper, lac Pierreux, a été prolongé de 60 pieds.

Chutes Burleigh.—Des réparations générales ont été faites au vieux barrage des Chutes Burleigh. Ces réparations suffiront pour tenir le barrage en bon état jusqu'à ce que le nouveau barrage en béton qui est en voie de construction ait été terminé.

Buckhorn.—Une nouvelle maison pour l'éclusier a été construite à cet endroit.

Gannon's-Narrows.—Une nouvelle guérite pour le gardien du pont a été construite à Gannon's-Narrows.

Bobcaygeon.—Les bras des portes des écluses, à Bobcaygeon, ont été renouvelés.

Peinturage.—Les pièces d'acier de l'écluse hydraulique d'ascension de Peterborough, les maisons des éclusiers entre Peterborough et Lakefield, la maison de l'éclusier à Lovesick, les clôtures et les portes d'écluses entre Peterborough et Lakefield, ont été peinturées.

Estacades et glissoirs.—Des réparations considérables ont été faites aux estacades de cette division. Le glissoir du barrage n° 5, sur la section Peterborough-Lakefield, a été allongé d'environ 60 pieds et revêtu d'acier. Il est maintenant en excellent état.

Matériel.—Tout le matériel a été entretenu. Le remorqueur *J. B. McColl* a été reconstruit et est maintenant en très bon état.

Une nouvelle allège (n° 15), de 76 pieds de longueur, avec bau de 18 pieds, a été construite.

Ponts.—Les ponts qui traversent le canal à Hastings, à Peterborough, au chemin Warsaw et à Lakefield, ont tous été replanchéiés.

BOBCAYGEON AU LAC BALSAM.

Voici quels sont les travaux qui ont été faits dans cette division:—

Rivière Scugog.—Le pont sud de la rue Lindsay a été replanchéié et peinturé et de nouvelles jetées ont été construites aux abords de ce pont. Quarante nouvelles bouées, indiquant le chenal, ont été posées dans la rivière. Les phares, au nombre de 14, ont été peinturés.

Chutes Fénelon.—Le dragage de l'entrée d'amont de l'écluse des Chutes Fénelon a été terminé et un bassin pour permettre aux navires de tourner a été creusé juste en aval du pont de chemin de fer. Un nouveau débarcadère, de 130 pieds de longueur, a été construit en amont de l'écluse. Le magasin et le bureau ont été peinturés. Le pont a été replanchéié et peinturé. Le phare à l'entrée de l'écluse des hutes Fénelon ainsi que les bouées juste en amont de l'entrée de l'écluse dans le lac Cameron ont été repeinturés.

Rosedale.—Le 22 juin 1910, le département de construction nous a mis en possession de la nouvelle écluse qui a été établie à cet endroit.

LAC BALSAM AU LAC SIMCOE.

Voici quels sont les travaux qui ont été faits durant l'année dans la division comprise entre le lac Balsam et le lac Simcoe (distance de 18 milles):—

Dragage.—Des travaux de dragage considérables ont été faits juste en aval de l'écluse hydraulique d'ascension de Kirkfield. Le chenal a été approfondi à travers le roc; il a maintenant 9 pieds de profondeur.

Kirkfield.—Un nouveau système d'éclairage a été installé à l'écluse hydraulique d'ascension de Kirkfield. La dynamo a une force de 25 c.-v. et de 250 volts, et le tableau de distribution consiste en un panneau en marbre bleu du Vermont de 80 x 24 x 2 pouces, de 200 ampères et 250 volts. Ce système comprend 14 lampes à arc d'une puissance illuminative de 600 bougies, qui éclairent les berges du canal conduisant à l'écluse tant sur le bief d'amont que sur celui d'aval. Les chambres et les trottoirs ainsi que l'usine de force motrice et le bureau sont éclairés par des lampes à incandescence.

Enrochement.—Il a été fait environ 2 500 pieds linéaires d'enrochement en aval des écluses 1 et 2.

Clôturage.—Les terrains de réserve du canal de la Trent sur les côtés nord et sud du canal entre les concessions 8 et 9 du township de Carden ainsi que sur le côté nord du canal entre les concessions 7 et 8 du même township ont été clôturés.

Peinturage.—Les maisons éclusières, les portes d'écluses et les ponts de cette division ont été peinturés.

Chenal des navires.—Il a été fait une quantité d'ouvrage considérable pour enlever le bois flottant et les autres débris qui s'accumulent constamment dans le chenal. Il y a dans cette division une vaste étendue de terres submergées qui contiennent beaucoup de chablis et dont le nettoiement prendra quelques années.

Port de Beaverton.—Le phare à l'entrée du port sur le lac Simcoe a été réparé et peinturé. Des bouées additionnelles ont été posées pour indiquer la route à suivre pour entrer dans le port, où il y a eu une profondeur moyenne d'eau de 9½ pieds durant la saison.

Eaux de réservoirs.—Il existe relativement au canal de la Trent ce que l'on appelle les eaux de réservoirs, et qui consistent en nombreuses rivières et cours d'eau qui ne se trouvent pas directement sur la route du canal, mais qui en forment les tributaires. On a construit des barrages à la sortie de plusieurs des lacs situés sur ces cours d'eau, et l'eau est conservée pour les époques de sécheresse pendant la saison d'été et de l'automne pour servir au besoin à la navigation du canal et aux fins d'ob-

tenir la force motrice. Pendant l'année dernière l'on a exécuté des travaux considérables dans ces eaux, comme je l'indique dans ce qui va suivre:—

RIVIÈRE AUX GOÉLANDS.

Barrage du lac du Fer-à-Cheval.—Le barrage, à cet endroit, dont la construction avait été commencée l'année dernière, a été terminé. On l'a pourvu d'une plateforme en béton armé et de treuils pour actionner les poutrelles.

Barrage du lac aux Faucons.—Ce barrage a été exhaussé de 4 pieds, de sorte que nous avons maintenant 16 pieds 10 pouces d'eau. Il a été de plus renforcé au moyen de deux contre-forts.

Lac Redstone.—Un magnifique barrage en béton, de 145 pieds de longueur et 17 pieds de hauteur, a été construit sur le lac Redstone. Plusieurs autres barrages moins grands, également en béton, ont été établis aux embouchures des divers cours d'eau qui se jettent dans le lac. Les vieux barrages, à cet endroit, étaient en bois. Nous avons aussi exhaussé le barrage principal du lac Redstone, ce qui nous donne une hauteur additionnelle d'eau de 5 pieds. Comme le lac Redstone a une superficie de 3,500 acres, il est évident qu'il est d'une grande valeur comme réservoir.

Lac aux Truites.—Le barrage, à cet endroit, a été réparé et gravelé.

Lac de Hall.—Le glissoir dans le barrage situé sur ce lac a été réparé.

Barrage de Workman.—Un nouveau tablier a été posé sur les jetées, la plateforme du barrage a été refaite à neuf, et les poteaux des poutrelles ont été renouvelés.

Chutes d'Elliott.—Le glissoir au barrage des Chutes d'Elliott a été réparé et une nouvelle estacade, de 100 pieds de longueur, a été établie.

RIVIÈRE BRÛLÉE.

Barrage du lac Contain.—Ce barrage se trouve dans le township de Glamorgan. Nous l'avons reconstruit.

Barrage du lac aux Ecorces.—Un nouveau barrage en bois, de 138 pieds de longueur, a été construit à cet endroit. Nous avons aussi construit un barrage latéral, de 93 pieds de longueur et 11 pieds de hauteur, sur le lac aux Ecorces.

EAUX DU RUISSEAU UNION.

Le chenal dans le ruisseau Union a été considérablement approfondi.

EAUX DU RUISSEAU DE DEER-BAY.

Barrage du lac aux Tortues.—Le lac aux Tortues est un lac-réservoir qui fait partie du ruisseau de Deer-Bay. Un nouveau barrage, de 110 pieds de longueur et 16 pieds de hauteur, a été construit là.

Barrage du lac aux Achigans.—Un nouveau barrage, de 100 pieds de longueur et 16 pieds de hauteur, a été construit à l'embouchure de ce lac.

EAUX DU RUISSEAU DE JACK.

Barrage du lac de Jack.—Le lac de Jack est un lac-réservoir qui se trouve à la tête du ruisseau de Jack. Sa superficie est de 4,198 acres. Nous avons construit un magnifique barrage en béton, de 600 pieds de longueur et 6 pieds de hauteur moyenne, à l'embouchure de ce lac.

Ce barrage nous est d'une très grande utilité pour conserver les eaux dans ce bassin.

L'eau a été maintenue à une hauteur uniforme toute l'année durant, et aucunes plaintes n'ont été reçues des compagnies de navigation, des propriétaires de coupes de bois ou des compagnies de force motrice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. H. McCLELLAN,
Surintendant.

M. W. A. Bowden, ingénieur civil,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

PARTIE VII

CANAUX

Diagramme des dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal, etc

Dimensions et autres particularités des différents canaux et description de la navigation dans les eaux intermédiaires:—

1. De Montréal à Port-Arthur ou Fort-William, lac Supérieur.

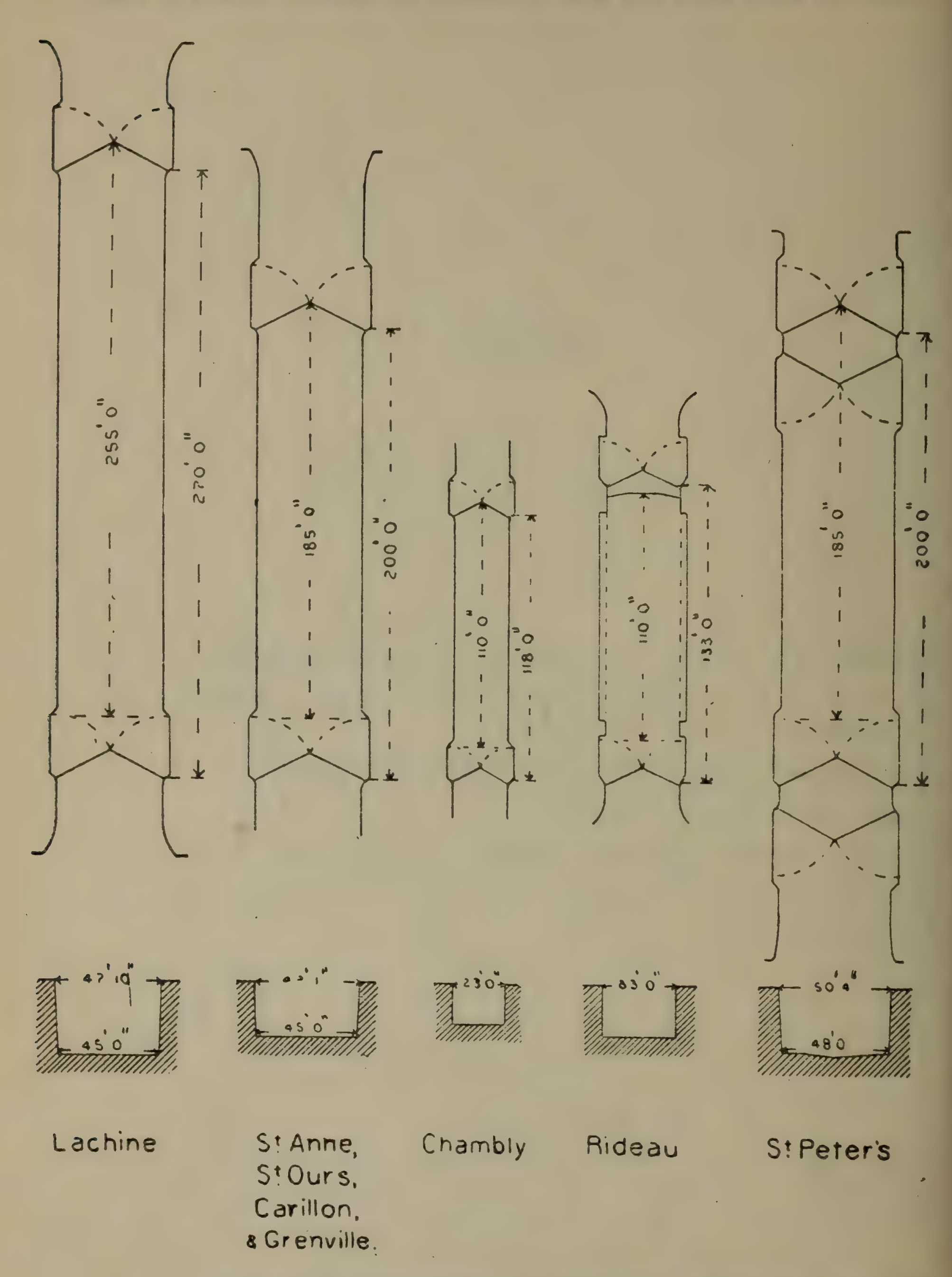
2. Montréal, Ottawa, et Kingston.

3. Rivière Richelieu et du canal Chambly au lac Champlain.

4. Canal de la Trent.

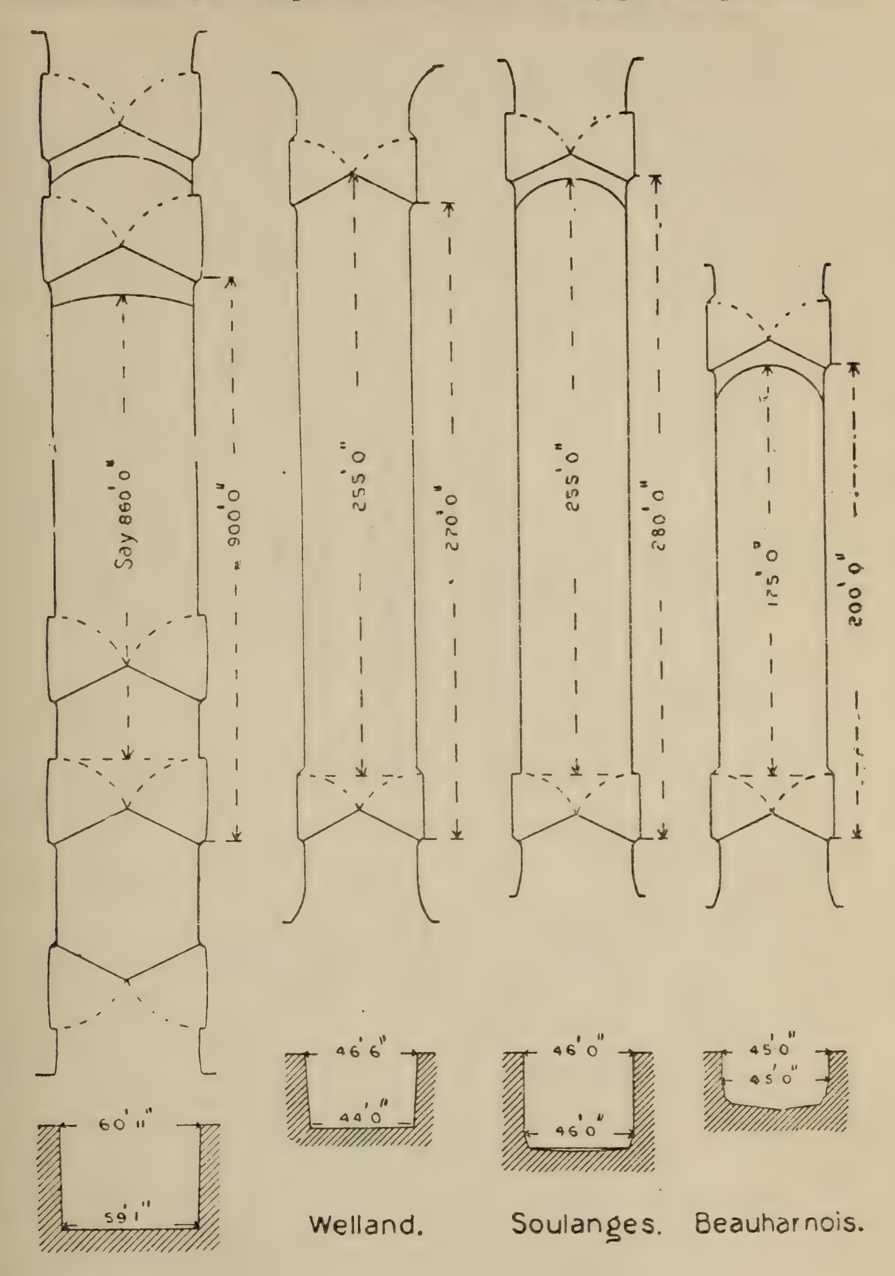
5. Canal Saint-Pierre.

Plans et sections indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

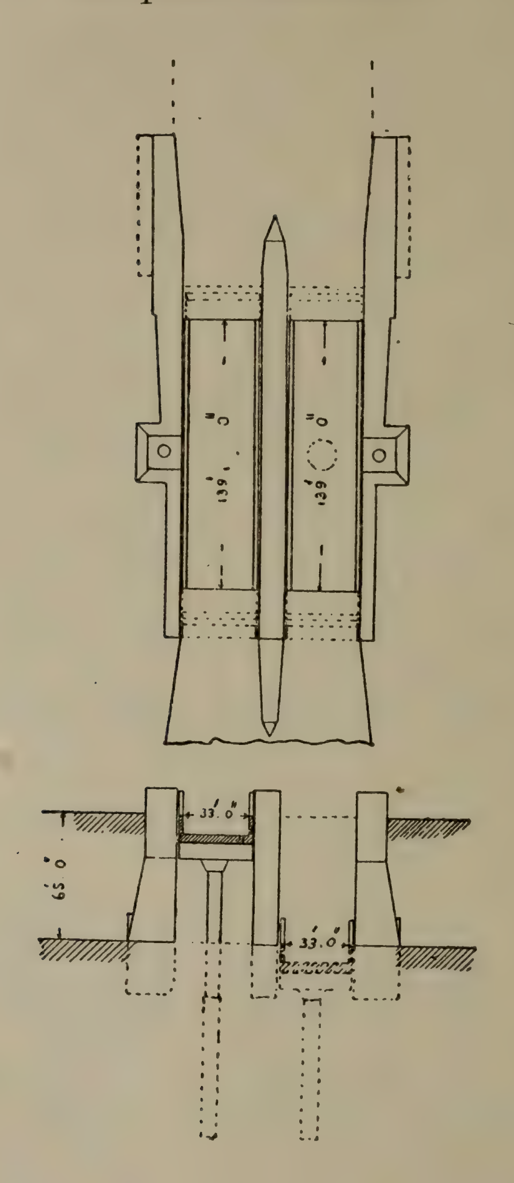
des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.



d'écluses de moindre dimension que celle des écluses du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

Ecluse d'ascension hydraulique à Peterborough, 65 pieds d'ascension



CANAUX

Les tableaux suivants donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à Port-Arthur ou Fort-William sur la rive occidentale du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent..........	16
2. Canal Soulanges..........	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent..........	33
3. Canal Cornwall..........	11
Fleuve Saint-Laurent..........	5
4. Canal de la Pointe-Farran..........	1¼
Fleuve Saint-Laurent..........	10
5. Canal du Rapide-Plat..........	3⅔
Fleuve Saint-Laurent..........	4
6. Canal des Galops..........	7⅓
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario..........	236
7. Canal Welland..........	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie..........	1¼
Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ou jusqu'à Fort-William..........	273
Total..........	1,230¼
A Duluth..........	1,354
Chicago..........	1,286

Deuxièmement.—De Montréal à la frontière internationale, près le lac Champlain.

	Milles.
1. Fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sorel..........	46
2. De Sorel, *via* la rivière Richelieu, à l'écluse de Saint-Ours.	14
3. Ecluse de Saint-Ours..........	⅛
4. Rivière Richelieu, écluse de Saint-Ours jusqu'au canal Chambly..........	32
5. Canal Chambly..........	12
6. Canal Chambly jusqu'à la frontière..........	23
Total..........	127⅛

Troisièmement.—De Montréal à Ottawa.

	Milles.
1. Canal Lachine..........	8½
2. Lac Saint-Louis..........	15
Ecluse de Sainte-Anne à la sortie de la rivière Ottawa..	⅛
Lac des Deux-Montagnes et rivière Ottawa..........	27
3. Canal de Carillon..........	¾
Rivière Ottawa..........	6¼
4. Canal de Grenville..........	5¾
Rivière Ottawa jusqu'à Ottawa..........	56
Total..........	119⅜

Quatrièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.......................... 126¼

Cinquièmement.—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron.

1. Canal de la Trent (pas achevé).

Sixièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton.

Milles.

1. Canal de Saint-Pierre........................ ½

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur ou Fort-William sur la côte occidentale du lac Supérieur, soit une distance de 2,233 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,357 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,289.

Du Détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les navires qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on se mit à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 commença le creusage du chenal actuel. A cette époque, la profondeur du chenal à l'eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteigait une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse sur un parcours de 108 milles à partir de Montréal jusqu'au point où la marée se fait sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Le chenal a une profondeur de 30 pieds à l'eau basse et une largeur minima de 450 pieds, qui se porte à 600 dans les courbes. Le chenal est éclairé et indiqué par des bouées. En 1907 on a commencé le creusage d'un chenal de 35 pieds.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie.

L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie par le lac Hay à l'est du Saut-Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minima de 300 pieds, laquelle, aux angles et aux autres endroits difficiles, s'accroît jusqu'à 1,000 pieds. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a commencé en 1903 à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions minima: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal..	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses..	5
Dimensions des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses.. ..	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses.. ..	14 "
Largeur moyenne du canal neuf..	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 450 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buses. Les deux écluses nord d'aval ont été portées à 270 pieds de longueur, et il y a 16½ pieds sur les seuils.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses: les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal..	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension..	4
Nombre d'écluses de prise d'eau..	1
Dimensions des écluses..	280 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	15 "
Largeur du canal au fond..	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	164 "

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal..	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses..	6
Dimensions des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	15 "
Largeur du canal au fond..	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 33 milles sur le lac Saint-François, qu'on a rendu navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal..	1¼ mille.
Nombre d'écluses..	1
Nouvelle écluse..	800 pieds par 45.
Ancienne écluse..	200 "
Ascension totale par les écluses..	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse..	14 "
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse.. ..	9 "
Largeur du canal au fond..	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance, par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal..	3⅜ milles.
Nombre d'écluses..	2
Dimensions des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	14 "
Largeur du canal au fond..	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	152 "

On peut se servir de la vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal..		7⅓ milles.
Nombre d'écluses..		3
Dimensions des écluses..	dont une est une écluse de prise d'eau.. ..	1 de 800 x 45 pieds. 2 de 270 x 45 " 1 de 303 x 45 "
Ascension totale par les écluses..		15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..		14 "
Largeur du canal au fond..		80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..		144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de Port-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest.	5⅛ milles.
Largeur au fond.	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau.	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.	11
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

		Ancien canal.	Nouveau canal agrandi.
Longueur du canal.		27½ milles.	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3).			1
Nombre d'écluses.	de prise d'eau.	1	1
	d'ascension. . . .	26	25
Dimensions. .	1 (de partage) 230 x 45 1 écluse 200 x 45 1 écluse 200 x 45 24 écluses 150 x 45		270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.		326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.		10½ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—

De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc.	300 "
De la tranchée de Chippewa à la rivière Robinson.	1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson.	2
Dimensions des écluses.	150 pieds x 26½.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant. . . .	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.	21 milles.
Nombre d'écluses.	2
Dimensions des écluses.	2 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal..	$1\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses..	1
Dimensions de l'écluse..	185 x 45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	$7\frac{1}{2}$ pieds.
Ascension totale par l'écluse..	7 à 8 pieds.

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, $11\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes de service; l'ancienne et la nouvelle, agrandie.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, est de 274 milles, et jusqu'à Duluth, de 397 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées à l'entrée..	$1\frac{1}{30}$ mille ou 7,472 pieds
Nombre d'écluses..	1
Dimensions des écluses..	900 x 60 pieds au niveau de l'eau; largeur au fond de l'écluse, 59 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)..	19 pieds 3 pouces.
Ascension totale, élévation ou descente des eaux (moyenne)..	19 "
Largeur du canal au fond..	19 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de $245\frac{5}{8}$ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quels sont les ouvrages exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux.

L'écluse de Sainte-Anne. Le canal de Carillon. Le canal de Grenville.

CANAL RIDEAU.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:—

Sections de navigation.	Distance inter-médiaire.	Distance totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
De Lachine à l'écluse de Sainte Anne	15	23½
Ecluse de Sainte Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse de Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅝
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅜
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	100 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon, il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable..	126¼ milles.	
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston..	33 d'ascension. 14 de chute.	
Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses.. .. ..457½ pieds.	292¼ d'ascension 165¼ de chute.	à l'eau haute.
Dimensions des écluses..	134 x 33 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils..	5 pieds.	
Profondeur navigable sur les différents biefs.. ..	5 "	
Largeur du canal au fond..	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.	
Largeur du canal à la surface de l'eau..	80 " la terre.	

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal..	6 milles.	
Nombre d'écluses..	2	
Dimensions des écluses..	134 x 33 pieds.	
Ascension totale..	26 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils..	5 "	6 pouces.
Largeur du barrage..	200 "	
Largeur du canal au fond..	40 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau..	40 " 60 "	dans le roc. dans l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston, par la rivière Cataraqoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Trail, la rivière Cataraqoui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a vendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York, la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distance inter-mediaire.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bessin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	De 22½ à 24 pds. de larg.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
Ecluses d'ascension n°s 3, 4, 5, 6	118 "	
Ecluses d'ascension n°s 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 écluses où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme " Canal de la Trent " s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Bickborn, Chenong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe. La route par le lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, n'a pas encore été décidée.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 180 milles à partir de Trenton.

Les travaux d'amélioration à la navigation de la Trent jusqu'à date comprennent de courts canaux avec écluses à astings, Peterborough; de Peterborough à Lakefield, 7 écluses, dont une d'ascension hydraulique; Pointe de Young, Burleigh-Falls, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon, Chutes Fénelon, Rosedale, et six écluses entre les lacs Balsam et Simcoe, dont une d'ascension hydraulique; aussi une écluse et un barrage à Lindsay.

Il y a aussi des barrages aux Chutes Healy, à Hastings, à Peterborough, 6 de Peterborough à Lakefield; à la Pointe de Young, à Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, aux Chutes Fénelon, à Rosedale, et 3 entre les lacs Balsam et Simcoe.

Il a été de plus construit des ponts à plusieurs des écluses et à d'autres endroits.

Pour la commodité, l'on a établi pour ce canal les divisions suivantes, les longueurs étant données:—

DIVISION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Cette division renferme le canal et la rivière navigable à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, soit un parcours de 66·00 milles.

Au cours de la session de 1907 le gouvernement a décidé d'adopter la route de la rivière à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, et les travaux de construction furent commencés à l'automne. Ces améliorations se font sur le principe de l'établissement de barrages dans la rivière aux endroits propices, et les étangs ainsi créés sont ensuite relevés ensemble au moyen d'écluses. Les écluses dans cette division auront 175 pieds de longueur et 33 pieds de largeur, avec 8 pieds d'eau sur les seuils. La profondeur minimum de l'eau dans les biefs sera de 9 pieds. L'on a divisé ces 57 milles pour les fins de la construction en sept sections. Des contrats ont été adjugés pour la construction de toutes ces sections. Le lac au Riz se trouve à 369 pieds au-dessus du niveau du lac Ontario à l'eau basse, et l'on rachètera probablement cette ascension au moyen de 18 écluses.

DIVISION DE PETERBOROUGH AU LAC DU RIZ.

Cette division renferme l'étendue de rivière et lac navigables depuis l'extrémité d'aval du lac au Riz jusqu'à Peterborough, soit 30·00 milles.

La division est navigable et la profondeur minima de l'eau est de 6 pieds.

Il y a à Hastings une écluse en maçonnerie et un barrage en bois qui maintiennent la navigation sur la rivière Trenc, le lac au Riz et la rivière Otonabi jusqu'à Peterborough, une distance d'environ 36 milles.

A Peterborough, à 87 milles de Trenton, existent une écluse en maçonnerie et un barrage en béton qui maintiennent la navigation à travers le lac Little jusqu'à l'écluse n° 6 de la division Peterborough-Lakefield, soit une distance d'à peu près trois quarts de mille.

DIVISION PETERBOROUGH-LAKEFIELD.

Cette division comprend l'étendue de rivière et de canal navigables à partir du lac Little à Peterborough jusqu'à Lakefield, soit un parcours de 11·00 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minima de 6 pieds.

De Peterborough à Lakefield la navigation se maintient sur la rivière Otonabi au moyen d'une série d'écluses en béton et de barrages en bois comme suit:—

En quittant le lac Little on traverse l'écluse n° 6 et à un demi-mille peu pres, de là l'on atteint l'écluse d'ascension hydraulique. L'ascension est de 65 pieds dans un bief qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 5, à environ 5 milles de Peterborough, et le dernier mille seulement de ce bief se trouve dans la rivière; de là à Lakefield les écluses 5, 4, 3, 2 et 1 et leurs barrages respectifs permettent de naviguer jusqu'à Lakefield, situé à dix milles environ de Peterborough, ou à 97 milles de Trenton, puis sur un autre parcours de cinq milles jusqu'à la Pointe de Young.

DIVISION DES LACS KAWARTHA.

Cette division comprend l'étendue par lac et rivière de Lakefield au lac Balsam—soit un parcours de 64 milles.

Navigable dans une profondeur d'eau minima de 6 pieds. On peut aussi inclure dans cette division le ruisseau Lindsay, qui comprend le lac et la rivière Scugog à partir du chenal principal dans le lac à l'Esturgeon jusqu'à Port-Perry, soit un parcours de 36 milles non inclus dans le total de 64 milles mentionné ci-dessus. Il a été récemment construit sur ce ruisseau, à Lindsay, une nouvelle écluse et un barrage.

A la Pointe-Young une écluse en maçonnerie et un barrage, en bois maintiennent la navigation par les lacs Clair et Pierreux jusqu'à Burleigh, une distance d'à peu près neuf milles.

A Burleigh il existe une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en bois pour maintenir la navigation sur le lac Lovesick, soit environ deux milles, jusqu'à Lovesick. L'on est à construire un nouveau barrage en béton à Burleigh.

A Lovesick une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation dans la baie du Daim sur un parcours d'à peu près cinq milles jusqu'à Buckhorn.

Une écluse en maçonnerie et le nouveau barrage en béton maintiennent la navigation à Buckhorn sur un parcours d'environ 16½ milles, par les lacs Buckhorn et au Pigeon, jusqu'à Bobcaygeon, à 135 milles de Trenton.

A Bobcaygeon une écluse en maçonnerie et deux barrages, dont l'un a été récemment reconstruit en béton et l'autre qui est en bois, maintiennent la navigation par le lac à l'Esturgeon et la rivière Fénelon, soit une distance d'environ 14½ milles jusqu'aux Chutes Fénelon.

Il existe aux Chutes Fénelon un petit canal, une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en bois qui maintiennent la navigation par les lacs Cameron jusqu'à Rosedale, une distance d'à peu près 3½ milles, et jusqu'à la nouvelle écluse en béton de la même dimension que celles de la division des lacs Ontario et au Riz.

A Rosedale la nouvelle écluse en béton et le barrage maintiennent la navigation sur le lac Balsam, le bief culminant du canal qui s'étend à partir de Rosedale jusqu'à l'écluse hydraulique à Kirkfield, une distance de douze milles; la navigation sur la moitié de ce parcours se fait par un canal qui relie le lac Balsam à l'écluse, laquelle se trouve à environ 165 milles de Trenton.

DIVISION DES LACS SIMCOE-BALSAM.

Cette division s'étend à partir du lac Balsam jusqu'à Gamegridge, sur le lac Simcoe—soit sur un parcours de 19 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minima de 6 pieds.

A l'écluse hydraulique de Kirkfield une descente de 50·44 pieds à partir du bief culminant. De cet endroit à Gamegridge, sur le lac Simcoe, à 178 milles de Trenton, la route se compose de biefs de canal et de rivière maintenus au moyen du barrage de la rivière Talbot. Il y a cinq nouvelles écluses en béton, portant les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 barrages en béton aux numéros 1, 2 et 3.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Ou amélioration de la rivière Holland, est un rameau qui s'étend vers le sud du lac Simcoe à Newmarket—soit 12·3 milles.

En voie de construction pour permettre la navigation avec tirant d'eau de 6 pieds.

Le rapport de l'ingénieur surintendant mentionne l'avancement des travaux de construction.

Suit une liste des écluses actuellement utilisées et leurs dimensions par ordre de situation, de Hastings à Gamebridge, sur le lac Simcoe.

——	Longueur d'un chardonnet à l'autre.	Largeur.	Prof. de l'eau sur le seuil..	Ascension.
	Pieds.	Pieds.	Picds.	Pieds.
1 Ecluse à Hastings	175	33	8 4 pcs	9
1 " à Peterborough	134	33	6	9
1 " n° 6, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	12
1 " à Peterborough, écluse hydraulique n° 1	140	33	6	65
1 " n° 5, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	14
1 " n° 4, " " "	142	33	6	12
1 " n° 3, " " "	142	33	6	12
1 " n° 2, " " "	142	33	6	10
1 " n° 1, " " "	142	33	6	16
1 " à la Pointe-Young	134	33	6	6
2 " à Burleigh, chacune 11½ pieds... { Amont / Aval.	134 / 150	33	6	23
1 " à Lovesick	134	33	6	4
1 " à Buckhorn	134	33	6	9
1 " à Bobcaygeon	134	33	6	7
2 " aux Chutes Fénelon, chacune 12 pieds. { Amont / Aval.	134 / 150	23	6	24
1 " à Rosedale	175	33	8 4 pcs	4
1 " à Kirkfield, écluse hydraulique n° 2	140	33	6	50·44
1 " n° 1, division des lacs Simcoe. Balsam	142	33	6	21
1 " n° 2, " " "	142	33	6	14
1 " n° 3, " " "	142	33	6	14
1 " n° 4, " " "	142	33	6	14
1 " n° 5, " " "	142	33	6	11
24				
1 " à Lindsay, Division Scugog	142	33	6	6·5

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal..	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	55 pieds.
Ecluse..	1 écluse de marée, 4 paires de portes
Dimensions..	200 à 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. ..	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur de l'eau dans le canal.. ..	19 pieds.
Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre..	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique.

PARTIE VIII—DIVERS

Tableaux des distances, chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais d'exploitations, recettes brutes, tonnage des marchandises et voyageurs, profits ou pertes, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Recettes, voyageurs, marchandises, malles et divers, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Recettes, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.

Nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Grain transporté pour l'expédition, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.

Farine transportée, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Grain transporté, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Bois de sciage transporté, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Bestiaux transportés, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Sucre brut et raffiné transporté, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Poisson frais et salé transporté, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

Marchandises à destination et en provenance d'Europe transportées, chaque année depuis le 1er juillet 1876.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Recettes, frais d'exploitations et profits ou pertes, chaque année depuis 1880 .

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Frais d'exploitations, recettes, marchandises et voyageurs, chaque année depuis 1875.

CANAUX.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Montréal à Port-Arthur.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Lachine à Ottawa.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, d'Ottawa à Kingston.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Saint-Jean à Sorel.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, du lac Ontario à la baie Georgienne.

Etats indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux pendant la saison de 1910.

Transport des marchandises en 1909 et en 1910.

Diagramme des dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal, etc.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il passe également par les ports de Lévis, vis-à-vis Québec et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 31 mars 1911, était de 1,455·63 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne:—

	Milles.
D'Halifax à Montréal par Lévis..	827
De Montréal à Saint-Jean par Lévis..	740
" Sydney par Lévis..	990
" Sydney-Nord par Lévis..	983

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de 3 milles chacune les distances qui précèdent.

LIGNE PRINCIPALE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
D'Halifax à Truro..	61·87
Embranchement de Dartmouth..	12·00
De Truro à Moncton..	123·77
De Moncton à Saint-Jean..	89·31
Embranchement de la Pointe-du-Chêne..	11·98
De Moncton à Campbellton..	185·37
De Campbellton à Sainte-Flavie..	105·03
Embranchement d'Indiantown..	21·95
De Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup..	83·29
Embranchement de la Rivière-Ouelle..	6·19
De la Rivière-du-Loup à la Pointe-Lévis..	115·55
De Hadlow à la Courbe de la Chaudière..	5·63
De Chaudière à Sainte-Rosalie..	115·53
De la Jonction Saint-Charles à la Jonction Chaudière..	16·73
Embranchement de Nicolet..	14·70
Embranchement de Dalhousie..	6·28
De Pictou à la Jonction d'Oxford..	69·39
De Brown's-Point à Stellarton..	11·90
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing..	8·18
De Pugwash-Junction à Pugwash..	4·54
De Truro à Mulgrave..	122·30
De Mulgrave à Pointe-Tupper (passage d'eau)..	0·80
De Pointe-Tupper à Sydney..	91·17
De la Jonction Sydney-Nord à Sydney-Mines..	7·07
De Frédéricton à Loggieville..	124·80
	1,415·33

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne principale de la Pointe-Lévis à Hadlow..	1·48	
De la Courbe de la Chaudière à Chaudière..	1·19	
De la Jonction Sainte-Rosalie à Montréal..	37·63	40·30
Total du nombre de milles..		1,455·63

EMBRANCHEMENTS POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES.

	Milles.
Voie de service d'un endroit près la rue North au terminus en eau profonde, Halifax	0·85
Filature de Halifax	2·10
De la gare de Dartmouth au bout de la ligne	2·12
De la gare de Sydney au quai	1·06
De la gare de Sydney-Nord au quai	0·82
Voie de service d'un endroit près le débarcadère de Pictou au quai à houille	0·75
De la gare de Pictou au quai	0·15
De la gare de Pictou à la fonderie Copper Crown	0:72
Voie de service de la tannerie de Logan	0·48
De la gare de Pugwash au quai	0·07
Embranchement du quai de Sackville	0·47
Embranchement du quai de Dorchester	1·00
Embranchement du quai de Moncton	1·00
Embranchement de la baie Courtney	2·39
Prolongement sur la façade riveraine à Saint-Jean	0·44
De la gare de Saint-Jean au quai en eau profonde	0·28
Embranchement du quai de New-Castle	1·75
De la gare Dalhousie au quai	0·50
Embranchement du quai de Campbellton	0·43
Embranchement du quai de Rimouski	2·00
Rameau de Trois-Pistoles	2·38
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup	4·35
Rameau de Saint-Pacôme	1·27
De la gare de Nicolet au quai	2·08
Embranchement Carmel, de la ligne principale au village	1·05
Rameau de Fort-Lawrence	1·18
Rameau de Wallace	2·00
Du rameau Petit-Rocher au quai	1·35
	35·04

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend de la Jonction de Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor, N.-E.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	166
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
De Charlottetown à Murray-Harbour	52·3
De Montague-Junction à Montague	6·2
	267·5

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1911.

Année.	Moyenne de milles en exploitation	Frais d'exploitation.	Recettes nettes.	Profit.	Pertes.	Tonnes de marchandises trans. portées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77....	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78....	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	552,710	618,957
1878-79....	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80...	829	1,603,439 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81....	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82....	840	2,069,657 45	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83....	840	2,360,373 27	2,370,910 10	17,547 18	....	970,961	878,600
1883-84....	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85....	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86....	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87....	977	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88....	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89....	971	3,244,647 73	2,967,801 00	....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90....	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91....	1,091	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92....	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93....	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,338,080	1,292,878
1893-94....	1,142	2,981,671 98	2,987,510 17	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95....	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	....	1,276,816	1,352,664
1895-96....	1,142	3,012,827 62	2,957,670 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97....	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	....	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98....	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
1898-99....	1,301	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	....	1,750,761	1,603,095
1899-1900..	1,301	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	....	2,151,208	1,029,754
1900-01....	1,301	5,160,404 64	4,972,235 87	....	488,186 77	2,111,310	2,517,295
1901-02....	1,301	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	....	2,385,816	2,186,226
1902-03....	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	....	2,790,737	2,404,230
1903-04....	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	....	900,750 61	2,664 149	2,663,156
1904-05....	1,446	8,508,826 75	6,783,522 8[illegible]	....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960
1905-06....	1,446	7,881,914 36	7,643,829 90	61,915 54	....	3,156,189	2,737,160
1906-07....	1,448	6,030,171 83	6,248,311 00	218,139 17	....	2,606,073	2,044,847
1907-08....	1,448	9,157,435 53	9,173,558 80	16,123 27	....	4,134,064	2,789,371
1908-09....	*1,447·13	9,328,021 55	8,527,069 46	....	800,952 09	3,573,972	2,907,237
1909-10....	1,447·13	8,645,070 33	9,268,234 99	623,164 66	....	3,927,240	3,122,324
1910-11....	1,455·63	9,595,976 79	9,863,783 40	267,806 61	....	4,101,400	3,232,895

† 1906-7, neuf mois seulement ; l'exercice au Canada a été changé de façon à prendre fin le 31 mars au lieu du 30 juin.

* Le chemin de fer a été mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des recettes, chaque année du 1er juillet 1876 au 31 mars 1911.

Exercice.	Milles en exploitation.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles et divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-7	714	460.368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,443 33
1877-8	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-9	714	451,893 29	752,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-1	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760'493 92
1881-2	840	651,299 74	1,303,496 00	124,470 72	2,679,262 66
1882-3	840	741,992 72	1,487,601 98	141,326 40	2,379,910 10
1883-4	887	775,784 77	1,461,390 37	147,240 78	2,383,414 92
1884-5	941	747,285 13	1,542,052 10	151,566 35	2,441,203 66
1885-6	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-7	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-8	971	844,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 95
1888-9	971	906,246 77	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-1	1,094	962,316 88	1,853,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-2	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,946,441 97
1892-3	1,142	1,002,912 74	1,868,853 84	184,468 80	3,065,499 09
1893-4	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-5	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-6	1,142	971,426 26	1,788,813 18	197,400 66	2,957,640 10
1896-7	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,472 03	2,866,028 02
1897-8	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-9	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899-1900	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 91
1900-1	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-2	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,761,385 91
1902-3	1,315	1,927,916 87	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72
1903-4	1,321	2,021,568 40	4,041,122 48	276,540 55	6,339,231 43
1904-5	1,446	2,105,066 75	4,373,178 75	305,277 53	6,783,522 33
1905-6	1,446	2,297,716 92	5,019,805 53	326,307 85	7,643,829 90
1906-7	1,448	1,952,438 88	4,032,745 00	263,127 12	*6,248,311 05
1907-8	1,448	2,711,416 98	6,054,493 45	407,643 37	9,173,358 80
1908-9	*1,147·13	2,628,218 57	5,502,550 58	396,300 31	8,527,069 46
1909-10	1,447·13	2,765,884 66	6,048,884 18	453,466 15	9,268,234 99
1910-11	1,455·63	2,899,419 82	6,344,595 66	619,767 92	9,863,783 40

Mesuré de nouveau cette année. † 1906-07, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé indiquant le nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours transportées chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1911.

Exercice.	Milles en exploitation.	Fret local.	Fret d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur. de Moncton.		421,327
1877-8	714			522,710
1878-9	714			510,861
1879-80	829			561,924
1880-1	840			725,777
1881-2	840	571,784	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,658	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,352	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-90	971	756,696	612,123	1,368,819
1890-1	1,094	797,492	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,101,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-1900	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903-4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904-5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257
1905-6	1,446	2,413,863	742,326	3,156,189
1906-7	1,448	1,996,869	609,204	*2,606,073
1907-8	1,448	3,227,425	906,629	4,134,064
1908-9	†1,447·13	2,742,454	831,518	3,573,972
1909-10	1,447·13	2,958,642	968,598	3,927,240
1910-11	1,455·63	3,085,437	1,015,963	4,101,400

* 1906-07, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1911.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur. de Moncton.		613,420
1877-8	714			619,957
1878-9	714			640,101
1879-80	829			581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1899-90	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,103,095
1899-1900	1,315	1,878,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,555,013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960
1905-6	1,446	2,491,472	245,688	2,737,160
*1906-7	1,448	1,853,126	191,721	2,044,846
1907-8	1,448	2,593,886	195,485	2,789,371
1908-9	†1,447·13	2,656,217	251,020	2,907,237
1909-10	1,447·13	2,873,547	248,777	3,122,324
1910-11	1,455·63	2,968,435	264,460	3,232,895

* 1906-07, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, à destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876

Exercice.	Pour l'ouest.			Aux stations inter-médiaires.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* St-Jean.		
1876-7	.....	.....	.....	103,420	103,420
1877-8	.....	.....	.....	97,043	97,043
1878-9	.....	300	.....	112,232	112,532
1879-80	.....	1,097	.....	135,369	136,466
1880-1	.....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-2	.....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-3	.....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-4	.....	32,014	19,532	252,014	293,562
1884-5	.....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-6	.....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-7	.....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-8	.....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-9	.....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	.....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-1	.....	113,996	60,213	344,829	498,038
1891-2	.....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-3	.....	136,808	3,775	402,653	543,296
1893-4	.....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-5	.....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-6	.....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-7	.....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-8	.....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-9	.....	4,647	5,399	484,163	494,206
1899-1900	.....	3,495	.....	599,714	603,289
1900-1	.....	136	.....	.....	506,454
1901-2	.....	1,131	5,763	3,640	546,986
1902-3	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519
1903-4	2,260	637	513	691,346	694,761
1904-5	800	265	5,022	596,290	602,377
1905-6	7,542	1,625	661	610,444	620,272
*1906-7	1,737	2,808	3,252	624,833	632,630
1907-8	22	183	4,245	1,061,694	1,066,134
1908-9	514	945	4,243	909,050	914,752
1909-10	42	890	1,452	1,003,120	1,005,504
1910-11	90	180	633	983,921	984,824

* 1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-7	....	....	....	1894-5	Néant.	Néant.	Néant.
1877-8	....	....	....	1895-6	"	"	"
1878-9	....	....	....	1896-7	"	"	"
1879-80	....	....	....	1897-8	8,000	"	8,000
1880-1	....	....	....	1898-9	30,000	"	30,000
1881-2	....	....	....	1899-1900	13,239	"	13,239
1882-3	31,011	....	31,011	1900-1	147	"	147
1883-4	73,389	....	73,389	1901-2	Néant.	"	Néant.
1884-5	300,901	....	300,901	1902-3	"	"	"
1885-6	389,122	....	389,122	1903-4	147,438	"	147,438
1886-7	575,880	....	575,880	1904-5	Néant.	"	Néant.
1887-8	69,021	....	69,021	1905-6	*170,000	....	170,000
1888-9	129,725	....	129,725	1906-7	....	....	Néant.
1889-90	502,012	....	502,012	1907-8	....	....	"
1890-1	148,803	59,543	218,337	1908-9	....	....	"
1891-2	845,997	519,500	1,265,497	1909-10	....	....	"
1892-3	156,306	197,666	352,975	1910-11	*233,839	2,000	235,839
1893-4	Nil.	8,026	8,026				

* *Via* Montréal. 1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-7	254,710	1894-5	938,351
1877-8	557,772	1895-6	822,097
1878-9	630,329	1896-7	847,701
1879-80	535,248	1897-8	987,701
1880-1	672,310	1898-9	1,157,250
1881-2	692,095	1899-1900	1,234,077
1882-3	983,916	1900-1	1,292,106
1883-4	817,134	1901-2	1,311,707
1884-5	935,977	1902-3	1,521,540
1885-6	761,127	1903-4	1,607,050
1886-7	763,894	1904-5	1,769,480
1887-8	871,838	1905-6	1,882,630
1868-9	948,514	1906-7	1,531,140
1889-90	1,116,050	1907-8	1,528,620
1890-1	1,013,129	1908-9	1,466,920
1891-2	954,015	1909-10	1,608,170
1892-3	856,913	1910-11	1,696,280
1893-4	944,967		

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1894-95	1,036,384
1877-78	331,170	1895-96	1,064,385
1878-79	302.921	1896-97	1,093,499
1879-80	534,021	1897-98	1,551,372
1880-81	565,678	1898-99	2,595,353
1881-82	560,253	1899-1900	2,720,453
1892-83	1,195,601	1900-01	3,535,364
1883-84	654,673	1901-02	2,959,761
1884-85	734,902	1902-03	3,392,252
1885-86	849,800	1903-04	2,788,772
1886-87	1,018,395	1904-05	3,317,910
1887-88	1,219,035	1905-06	2,924,226
1888-89	1,256,158	1906-07	2,231,864
1889-90	2,610,202	1907-08	4,567,245
1890-91	2,890,921	1908-09	4.727,268
1891-92	3,776,677	1909-10	7,074,042
1892-93	1,514,619	1910-11	5,080,848
1893-94	1,304,684		

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1894-95	202,247,269
1877-78	56,626,547	1895-96	226,332,715
1878-79	55,626,696	1896-97	243,355,725
1879-80	55,462,654	1897-98	354,093,816
1880-81	72,841,388	1898-99	306,554,031
1881-82	78,356,418	1899-1900	379,350,074
1882-83	104,633,417	1900-01	396,858,964
1883-84	131,120,948	1901-02	428,051,029
1884-85	138,493,675	1902-03	459,231,589
1885-86	117,186,512	1903-04	465,379,803
1886-87	161,801,763	1904-05	518,434,310
1887-88	197,755,272	1905-06	572,878,600
1888-89	199,507,777	1906-07	452,602,703
1889-90	210,886,071	1907-08	754,759,383
1890-91	184,188,324	1908-09	571,395,101
1891-92	175,474,340	1909-10	677,805,611
1892-93	181,211,013	1910-11	647,327,499
1893-94	200,507,949		

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1894-95	72,106
1877-78	46,498	1895-96	64,051
1878-79	47,584	1896-97	72,082
1879-80	70,990	1897-98	89,301
1880-81	61,574	1898-99	109,821
1881-82	73,479	1899-1900	92,813
1882-83	68,338	1900-01	95,923
1883-84	60,090	1901-02	98,495
1884-85	70,785	1902-03	127,060
1885-86	74,498	1903-04	113,006
1886-87	82,896	1904-05	110,670
1887-88	98,302	1905-06	106,589
1888-89	85,960	1906-07	97,381
1889-90	80,771	1907-08	99,824
1890-91	95,529	1908-09	104,165
1891-92	87,889	1909-10	106,712
1892-93	93,369	1910-11	113,976
1893-94	79,203		

1906-07 neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, transportés sur le chemin de fer Intercolonial pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	*Via* Ste-Rosalie et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* St-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de gares locales.	Total.
1876-77					
1877-78		14,949		3,405	18,354
1878-79		21,628		2,643	24,271
1879-80		21,073		4,952	26,025
1880-81		15,454		3,334	18,788
1881-82		21,607		4,168	25,775
1882-83		24,875		7,911	32,786
1883-84		19,696		6,533	26,229
1884-85		22,787		8,405	31,192
1885-86		13,464		8,216	21,680
1886-87		16,923		9,811	26,734
1887-88		41,864		8,878	50,742
1888-89		17,340		11,481	28,821
1889-90		9,895		11,730	21,625
1890-91		9,923		10,764	20,687
1891-92		9,716		23,835	33,571
1892-93		7,295		12,319	19,714
1893-94		3,023	204	13,455	16,682
1894-95		6,749	213	10,399	17,361
1895-96		3,767	314	16,748	20,829
1896-97		2,654	263	17,239	20,156
1897-98		5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99		2,462	243	31,555	34,263
1899-1900		6,880	307	37,108	39,794
1900-01	322	7,780	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	11,925	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	21,377	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	15,325	2,994	146,070	174,520
1904-05	284	17,217	3,683	85,853	105,149
1905-06	2,026	15,922	5,337	128,462	153,042
1906-07	1,384	16,652	436	110,447	128,219
1907-08	2,440	16,652	519	134,541	154,052
1908-09	2,487	23,402	649	119,913	146,451
1909-10	2,367	21,064	5,818	131,273	160,522
1910-11	7,220	27,607	6,927	130,776	172,530

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste-Rosalie.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	340	....	....	340	....	....	....	....	....
1877-78....	....	186	....	....	186	....	....	....	....	....
1878-79....	....	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....	....
1879-80....	....	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....	....
1880-81....	....	13,872	....	....	13,862	....	4,022	....	2,902	6,924
1881-82....	....	13,256	....	1,290	15,546	....	7,146	....	3,607	10,753
1882-83....	....	9,465	....	508	9,973	....	11,126	....	5,497	16,623
1883-84....	....	13,778	....	3,068	16,846	....	14,543	....	7,265	21,808
1884-85....	....	10,381	....	3,661	14,042	....	18,024	....	8,445	26,469
1885-86....	....	4,394	....	3,988	8,392	....	7,674	....	5,858	13,518
1886-87....	....	20,450	....	8,500	28,950	....	15,044	....	8,395	23,439
1887-88 ...	....	14,320	....	14,085	28,405	....	21,641	....	7,133	28,774
1888-89....	....	24,358	....	7,160	31,518	....	12,955	....	11,120	24,075
1889-90....	....	6,390	....	8,913	16,303	....	6,778	....	6,125	12,903
1890-91....	....	5,088	4,670	8,215	17,973	....	10,130	468	5,096	16,594
1891-92....	....	7,142	3,960	10,535	21,637	....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93....	....	....	....	10,137	10,137	....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94....	....	....	....	6,775	6,775	....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95....	....	....	....	10,342	10,342	....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96....	....	....	....	9,824	9,824	....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97....	....	....	....	4,925	4,925	....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98....	....	....	....	....	....	....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99....	....	....	....	....	....	....	8,138	2,183	15,833	26,164
1899-1900..	....	96	....	....	96	....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01....	....	489	....	....	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02....	....	90	....	11,553	11,643	3,101	9,831	861	18,839	29,632
1902-03....	....	194	....	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04....	357	875	....	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05....	602	600	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	23,937	31,764
1905-06....	....	715	68	9,308	10,091	4,235	12,268	176	24,780	41,459
1906-07....	....	394	....	14,671	15,065	1,998	5,898	2,374	13,927	24,197
1907-08 ...	....	912	....	4,371	5,283	5,280	10,555	723	21,073	37,631
1908-09....	6	1,705	....	6,817	8,528	5,095	8,906	979	21,527	36,507
1909-10....	309	2,000	....	12,203	14,512	6,402	9,217	1,051	23,224	39,894
1910-11....	532	1,293	....	24,166	25,991	6,326	9,368	947	25,026	41,667

1906-07, période de neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis 1876.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean	Aux gares locales.	Total.	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean	Aux gares locales.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	530	921	527	1,978	....	551	1,848	802	3,201
1877-78....	....	596	1,015	474	2,085	....	898	1,644	805	3,346
1878-79....	....	471	1,336	817	2,624	....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80....	....	519	1,462	453	2,334	....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81....	....	498	1,879	920	3,297	....	1,418	937	1,051	4,406
1881-82....	....	475	1,919	967	3,951	....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-82....	....	542	384	393	1,319	....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84....	....	838	1,682	412	2,932	....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85 ...	....	1,062	1,885	484	3,431	....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86....	....	1,669	1,655	902	4,216	....	1,680	3,047	3,376	7,103
1886-87....	....	1,278	1,572	2,008	4,859	....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88....	....	1,533	1,477	1,031	4,041	....	2,617	470	1,099	4,193
1888-89....	....	2,474	2,000	1,870	63,44	....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90....	....	2,335	1,787	2,111	6,223	....	2,449	847	3,288	6,584
1890-91....	....	2,029	2,788	1,848	6,665	....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92 ..	....	1,367	1,746	547	3,660	....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93....	....	1,683	1,875	3,340	6,898	....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94 ...	....	1,959	2,192	2,224	6,375	....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95....	....	2,006	3,726	1,160	6,892	....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96....	....	1,966	3,059	1,316	6,344	....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97....	....	3,307	3,115	1,286	7,708	....	2,158	1,176	2,536	5,889
1897-98....	....	3,575	3,703	1,052	8,330	....	1,729	1,066	2,210	5,005
1868-99....	....	1,210	2,070	3,305	5,583	....	1,651	1,198	3,625	5,474
1890-1000..	....	2,547	2,706	3,686	8,939	....	2,421	1,563	2,658	6,643
1900-01....	37	2,009	3,207	4,125	9,393	860	3,416	1,346	4,643	9,768
1901-02....	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,250	1,413	5,196	10,042
1902-03....	149	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1904-05.. .	779	1,939	3,588	5,002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1905-06...	284	2,748	2,439	7,706	13,177	683	2,740	346	6,994	10,763
1906-07....	320	2,882	3,712	7,400	14,314	307	3,159	416	6,348	10,227
1907-08....	199	3,288	1,353	6,224	11,064	661	2,856	1,976	7,034	12,527
1908-09....	312	2,965	2,794	6,946	13,017	668	4,078	1,632	4,866	11,244
1909-10....	547	3,965	2,616	6,525	14,110	697	3,759	806	6,706	14,868
1910-11 ...	1,216	4,300	2,733	6,161	14,110	893	3,590	1,993	9,130	15,546

1906-07, neuf mois seulement.

Année.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes crédité à la ligne de la Jonction Windsor jusqu'a Halifax.	Part du tiers des recettes brutes crédité à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,090 55	7,953 64	
1882-83	32	31,199 77	8,095 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1886-87	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1887-88	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91	32	39,519 56	9,284 48	38,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92	32	42,391 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	
1901-02	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	
1905-06	32	65,936 66	16,484 16	49,452 50	17,485 97	31,966 53	
1906-07	32	61,597 30	16,156 78	45,440 52	15,425 32	30,015 20	
1907-08	32	76,471 58	20,041 17	56,430 41	37,912 11	18,518 20	
1908-09	32	75,781 80	19,750 47	56,031 33	36,234 55	19,796 78	
1909-10	32	81,861 73	21,207 75	60,653 98	23,549 90	37,104 08	
1910-11	32	64,781 89	16,590 46	48,191 43	17,797 98	30,393 45	

1906-07—neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic :—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchand transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 46	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1978-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1881-82	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1882-83	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1883-84	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1884-85	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1885-86	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1886-87	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1887-88	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1888-89	211	266,485 85	160,971 78	105,524 07	52,604	133,099
1889-90	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1890-91	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1891-92	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	131,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	156,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	193,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	74,381	184,748
1902-03	209	269,737 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903-04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904-05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	75,969	235,194
1905-06	261	294,253 16	257,270 57	36,982 59	87,162	256,092
1906-07	267	282,148 50	215,534 97	67,713 53	67,144	232,371
1907-08	267	399,947 79	304,579 83	95,367 96	97,250	317,828
1908-09	267·5	400,330 00	311,319 63	69,010 78	106,090	332,758
1909-10	267·5	427,283 73	319,074 74	108,208 99	105,741	251,038
1910-11	267·5	424,104 00	337,419 55	86,684 45	108,263	356,761

1906-07—période de neuf mois seulement.

CANAUX.

Le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1910, était comme suit:—

Route de Montréal au lac Supérieur.

—	Construction primitive.	Agrandissement des canaux.	Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	10,039,277 20	....	12,628,810 05
Canal Saint-Louis	....	....	298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	7,228,835 30	....	....	7,228,835 30
Canal Beauharnois	1,636,690 26	....	....	1,636,690 26
Lac Saint-François	....	....	75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,289,142 41	....	7,234,767 14
Canal Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26	....	1,331,351 80
Canal de la Pointe-Farran	....	877,090 57	....	877,090 57
Canal du Rapide-Plat	....	2,158,242 00	....	2,158,242 00
Canal des Galops	....	6,118,927 32	....	6,118,927 32
Rapides des Galops	....	....	1,039,895 65	1,039,895 65
Sections du fleuve	....	....	711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord	....	....	1,718,778 83	1,718,778 83
Canal Murray	1,248,946 71	....	....	1,248,946 71
Canal Welland	7,693,824 03	21,049,468 96	....	28,743,292 99
Canal du Sault-Sainte-Marie	4,923,330 27	....	....	4,923,330 27
Totaux	28,587,439 69	45,542,844 72	3,843,996 23	77,974,280 64

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse de Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Canal de la Culbute (remplacé)	382,776 46	....	382,776 46
Total	580,286 61	5,154,798 44	5,735,085 05

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise ; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,085,889 21	....	4,085,889 21
Canal Tay	489,599 23	....	489,599 23
Total	4,575,488 44	....	4,575,488 44

Route de Saint-Jean, P. Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	63,944 37	701,001 13
Ecluse de Saint-Ours	121,537 65	....	121,537 65
Total	758,954 41	63,944 37	822,533 78

Route du lac Ontario à la baie Georgienne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	9,555,950 41	....	9,555,950 41
Total	9,555,950 41	....	9,555,950 41

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Total	248,762 84	399,784 30	648,547 14

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1910.

Nom du canal.	Saison de 1909.	Saison de 1910.	Nombre de voyage des navires et bateaux ayant passé par les canaux — Saison de 1909.	Nombre de voyage des navires et bateaux ayant passé par les canaux — Saison de 1910.
	Tonnes.	Tonnes.		
Canal du Saut-Sainte-Marie	21,861,245	36,395,687	6,331	7,972
Canal Welland	2,055,951	2,326,290	2,433	2,544
Canaux du Saint-Laurent	2,410,629	2,760,752	9,271	10,220
Canal Chambly	752,117	669,299	4,725	4,219
Canal Saint-Pierre	79,850	85,951	1,439	1,470
Canal Murray	102,291	177,941	957	1,308
Canal de la rivière Ottawa	336,939	385,261	2,181	2,601
Canal Rideau	91,774	134,881	2,236	2,815
Canal de la Trent	59,952	46,263	3,730	3,442
St. Andrew's*	....	8,283	....	202
Total	33,720,748	42,990,608	33,303	36,799

* Ecluse et barrage sur la rivière Rouge, entre Winnipeg et le lac Winnipeg. L'écluse et le barrage ont été construits par le ministère des Travaux publics qui les exploitait.

TABLEAU comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passé par les canaux pendant les saisons 1909 et 1910.

	Ouverture de la navigation en 1910.	Fermeture de la navigation en 1910.
Lachine	1er mai	4 décembre.
Soulanges	1er "	4 "
Grenville	29 avril	1 "
Carillon	29 "	1 "
Sainte-Anne	25 "	1 "
Chambly	29 "	1 "
Saint-Ours	19 "	1 "
Cornwall	30 "	5 "
Williamsburg — Pointe-Farran	1er mai	5 "
Williamsburg — Rapide-Plat	1 "	5 "
Williamsburg — Galops	1 "	5 "
Murray	1er avril	5 "
Welland	15 "	15 "
Saut-Sainte-Marie	12 "	15 "
Rideau — à Ottawa	1er mai	30 novembre.
Rideau — à Kingston-Mills	1 "	29 "
Trent — Du lac Simcoe aux chutes Fénelon	24 avril	1 "
Trent — Des chutes Fénelon et Lakefield	2 "	26 "
Trent — Lakefield à Peterborough	13 "	4 "
Trent — Peterborough aux chutes de Healy	2 "	26 "
Saint-Pierre	10 "	16 janvier 1911.

PARTIE IX

LOIS AUTORISANT LES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER

EN VIGUEUR LE 31 MARS 1911

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Suivant les différentes lois de subventions aux chemins de fer passées depuis 1907, cette année comprise, les seules qui fussent en vigueur à la fin de l'exercice 1910-11 (31 mars 1911).

1907

LOI 6 ET 7 EDOUARD VII, CHAPITRE 40.

(Sanctionnée le 27 avril 1907.)

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncé et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,2000 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. Au chemin de fer Central d'Ontario, pour un prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un endroit situé à ou près Bancroft jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Atlantique Canadien, à ou près Whitney, au lieu de la subvention autorisée par le chapître de 1903, article 2, item 4.

2. Pour une ligne de chemin de fer, de 26 milles au plus, depuis Woodstock jusqu'à la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 15.

3. Pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux endroits, jusqu'à Gagetown, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 16.

4. Pour une ligne de chemin fer, de 7 milles au plus, entre Liverpool et Milton, Nouvelle-Ecosse, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 23 *(d)*.

5. Pour une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, entre Milton et Calédonia, Nouvelle-Ecosse, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 23 *(d)*.

6. Pour une ligne de chemin de fer, de 37 milles au plus, à partir de Cheticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 24.

7. Pour une voie ferrée, d'un mille au plus, à partir d'un point de sur le chemin fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai de l'Etat à Canning, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 25.

8. A la *Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 47 milles au plus, à partir d'un endroit situé à ou près Spencer's-Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nicola, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 26.

9. A la Compagnie du chemin de fer Edmondton, Yukon et Pacifique, pour une ligne ferrée de 50 milles au plus, à partir de la ville de Strathcona et allant jusqu'à

Edmondton, et de là allant à l'ouest vers la Passe de la Tête-Jaune, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 28.

10. Pour une ligne de chemin de fer, de 59 milles au plus, depuis Frédéricton jusqu'à Woodstock, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 29.

11. Pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 30.

12. A la compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne ferrée, de 35 milles au plus, partant de Woodstock et allant vers le nord jusqu'à un point situé sur le chemin de fer le Grand-Tronc à Berlin, ou allant d'Ingersoll à Stratford, ou à tout point situé sur le chemin de fer le Grand-Tronc entre ces endroits, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 31.

13. A la *Canadian Northern Ontario Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 265 milles au plus, allant de Toronto, en suivant le côté est du lac Simcœ jusqu'à un endroit à ou près Sudbury ou au delà, en passant par Parry-Sound, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer de la Baie de James par le chapître 57 de 1903, article 2, item 39.

14. Pour une ligne d'embranchement, de 4·2 milles au plus, partant d'un point situé a ou près l'endroit où le chemin de fer Canadien du Pacifique est croisé par le chemin de fer *Canadian Northern Quebec* (ci-devant le chemin de fer le Grand-Nord), entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 49.

15. A la compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Orford, pour les lignes ferrées suivantes d'une longueur totale de 27 milles au plus : depuis la ligne de Bolton jusqu'à Mansonville, 7·54 milles ; depuis Mansonville jusqu'à la frontière internationale, 3·12 milles : depuis Windsor-Mills jusqu'à Brompton-Falls, 8 milles ; de Melbourne-Road-Crossing jusqu'au village de Melbourne, 3·50 milles ; et à partir d'un point sur la ligne mère jusqu'à l'extrémité sud lac Bonella, 5 milles, au lieu des subventions autorisées par le chapître 57 de 1903, article 2, item 50.

16. A la *Canadian Northern Quebec Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 16 milles au plus, allant d'un point situé sur la ligne mère à ou près l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon, au lieu de la subvention autorisée à la compagnie du chemin de fer Châteauguay et du Nord, par le chapître 57 de 1903, article 2, item 55.

17. A la *York and Carleton Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 5 milles au plus, à partir de son terminus ouest actuel, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 61.

18. A la compagnie du chemin de fer Midway et Vernon, pour une ligne ferrée de 150 milles au plus, allant de Midway à Vernon, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 69.

19. Pour une ligne de chemin de fer, de 19 milles au plus, allant d'un point situé à ou près l'extrémité nord du lac Mégantic, et vers le sud, le long du dit lac, jusqu'à un point sur la frontière internationale à ou près la rivière Morte, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 78.

20. Pour une ligne de chemin de fer, de 55 milles au plus, depuis Wellington jusqu'à ou vers Union-Bay, par voie d'Alberni, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 6.

21. Pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 34 milles, allant depuis Sainte-Rose ou depuis les mines de houille de Chimney-Corner jusqu'à un point à ou près l'Anse Chimney-Corner, par la voie du côté est du lac Ainslie, et de là jusqu'à ou vers Orangedale sur le chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 4 milles, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, ou la baie ou rivière des Habitants, au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 34.

22. A la *Klondike Mines Railway Company*, pour les lignes ferrées suivantes, savoir:

(a) pour une ligne ferrée à partir de Dawson jusqu'à un point à ou près Sulphur-Spring, 31 milles au plus;

(b) pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près Sulphur-Spring jusqu'à un point à ou près la ligne de faîte entre les creeks Dominion et Flat, 45 milles au plus;

(c) pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près la ligne de faîte jusqu'à ou vers la rivière Stewart, 8 milles au plus;

Le tout au lieu de la subvention autorisée par le chapître de 1906, article 1, item 46.

23. Pour une ligne ferrée à partir de St. Peter jusqu'à Louisbourg, 50 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par le chapître 57 de 1903, article, 2 item 65.

24. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 8 milles, depuis Grandique-Ferry jusqu'à Arichat, Nouvelle-Ecosse, renouvellement de la subvention accordée par le chapître 7 de 1901, article 2, item 15.

25. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du Beau lac, renouvellement partiel de la subvention accordée par le chapître 7 de 1901, article 2, item 2.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées savoir:

Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 3, item 11, $15,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne ni celui des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit;

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'nne somme d'au moins de trente mille dollars; ou

(*d*) dans le cas des alinéas *(b)* et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement: les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire

et achever les dits chemins de fer et pont respectivement; tous les chemins de fer et le pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent l'être dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1907, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé de ces chemins de fer et pont subventionnés est aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des Chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer ou le pont par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite Commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux, et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention a été reçue et de fournir, chaque fois qu'elles en sont requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectue, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer ou le pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et du pont et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails d'acier, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en

chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen soigneux des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef ; pourvu—

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) qu'il ne soit aucune somme si ce n'est sur un cereificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

1908

LOI 7 ET 8 EDOUARD VII., CHAPITRE 63.

(Sanctionnée le 20 juillet 1908.)

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. A la Kettle River Valley Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant depuis un endroit situé à ou près Grand-Forks jusqu'à un point distant de cinquante milles en remontant le bras nord et l'affluent est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 39.

2. Pour 30 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Owen Sound, dans la province de l'Ontario et Meaford, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 18.

3. Pour 41 milles au plus d'une ligne de chemfn de fer, à partir de Sharbot-Lake ou de Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, et allant, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 7.

4. A la Népigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) à partir d'un endroit situé à ou près la station Népigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à lac Népigon, 30 milles au plus ;

(b) à partir d'un endroit situé sur la baie Népigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Népigon, 3 milles et demi au plus ;

(c) à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Népigon, à ou près le passage de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's-Falls, 1 mille et demi au plus ;

(d) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Népigon en allant vers le nord, 45 milles au plus. Les subventions à ces dites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 10, pour une totalité de 80 milles au plus.

5. A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) à partir d'un point sur la dite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 100 milles au plus ;

(b) à partir de Little-Current, et de la traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 64 milles au plus ;

(c) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus ; les dites subventions étant accordées pour 194 milles en tout, au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 1.

6. A l'Ontario, Northern Timigami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timigami, dans le chapître 43 de 1906, article 1, item 28.

7. Pour 75 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 24.

8. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, ou lieu de la subvention accordée pour 15 milles par le chapître 34 de 1904, article 2, item 1.

9. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 100 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 2.

10. A la compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un endroit à ou près Sainte-Flavie, sur le chemin de fer Intercolonial, à Matane, au lieu de la subvention accordée pour 30 milles par le chapître 43 de 1906, article 1, item 44.

11. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 45·2 milles au plus, pour prolonger sa ligne de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, et pour une ligne de chemin de fer, de 15·2 milles au plus, raccordant la ligne de Montfort et Gatineau de la dite compagnie avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, au lieu des subventions accordées au chemin de fer Grand-Nord par le chapître 43 de 1906, article 1, item 36.

12. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 83 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'à Québec, avec un embranchement jusqu'à pont de Québec ou dans la direction de ce pont, au lieu de la subvention accordée pour 70 milles au chemin de fer Grand-Nord, par le chapître 43 de 1906, article 1, item 37.

13. A la compagnie du chemin de fer Atlantique Québec et Occidental, pour 160 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Edmunston, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 9, pour une ligne entre les deux points ci-dessus nommés.

14. Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Yamaska à un endroit dans le comté de Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 12 ; et pour une ligne de chemin de fer de 1 mille et demi au plus, allant de Mont-Johnson, à la station de Saint-Grégoire, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis par le chapître 7 de 1899, article 2, item 16, pour 1 mille; les dites subventions étant pour 71 milles et demi en tout.

15. A la compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 90 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de l'extrémité ouest des vingt milles de sa voie, telle que construite déjà à partir de Campbellton, jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston, au lieu des subventions autorisées par le chapître 57 de 1903, article 2, item 14 et 59 respectivement.

16. Pour 11 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis le lac Brazil sur le chemin de fer Dominion Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 8 de 1900, article 2, item 30.

17. A la Inverness Railway and Coal Company, pour 37 milles au plus d'une voie ferrée allant de Cheticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite, entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, item 24.

18. A la Magaree Coal and Railway Company, pour 46 milles au plus d'une ligne de c' emin de fer allant d'un point situé à ou près Rangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Ste-Rosa jusqu'à l'anse de Chimney-Corner ; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Rangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention accordée par le chapître 40 de 1907, article 1, item 21, pour 38 milles, les dites subventions étant en totalité pour 50 milles.

19. A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa lignes de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell ; et pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, situé dans le pont qui traverse le Saint-Laurent, à ou près Québec, au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, item 3 et 20 respectivement, les dites subventions étant en totalité pour 80 milles au plus.

20. A la Cape Breton Railway Company, Limited, pour 31 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Port Hawkesbury ou Point-Tupper, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Saint-Peters, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 7 de1899, article 2, item 6, pour 30 milles.

21. Pour 80 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 5.

22. Pour 52 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un endroit situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de la partie de la subvention autorisée paê le chapître 43 de 1906, article 1, item 5.

23. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906 article 1, item 5, la dite subvention étant en totalité pour 166 milles au plus

24. A la compagnie du chemin de fer de la Baie Ha ! Ha !, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près le village de Jonquière, jusqu'à la baie des Ha ! Ha ! en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 33, pour 20 milles.

25. A la compagnie de chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick pour 62 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis Chaudière-Jonction jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 7, de 1901, article 2, item 2, pour 45 milles.

26. Pour 15 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud ; au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, item 38.

27. Pour 8 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Tusket-Wedge et allant à un point sur le chemin de fer Halifax South Western, à ou près Riverdale-Station.

28. A la Halifax and Southwestern Railway Company, pour 12 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Lunenburg à Bridgewater, en passant par Upper-Lahave.

29. A la Erie, London and Tilsonburg Railway Company, pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London.

30. Pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point à ou près Centreville jusqu'à Aylesford, ou Kingston ou Middleton, sur la ligne du chemin de fer Dominion Atlantic.

31. Pour 28 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock jusqu'à Riley-Brook.

32. A la North Shore Railway Company, Limited, (ci-devant la Beersville Coal and Railway Company), pour une ligne de chemin de fer, de 7 milles au plus prolongeant sa ligne actuelle de Beersville à Brown's-Landing, et pour un embranchement de chemin de fer, de 2 milles et demi au plus, à partir de sa ligne mère jusqu'à Mount-Carlyle, les dites subventions étant pour une totalité de 9 milles et demi au plus.

33. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental.

34. A la Vancouver and Lulu Island Railway Company, pour 9·65 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Eburn, sur sa ligne mère, jusqu'à New-Westminster.

35. A la Esquimalt and Nanaimo Railway Company, pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point près de French-Creek et allant au village de Sandwich, et pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir du village de Sandwich jusqu'à Campbell-River ; les dites subventions étant pour une totalité de 79 milles au plus.

36. Pour 45 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de MacLeod, passant par Cardston, et se dirigeant vers un point de la frontière internationale à l'ouest du rang 21.

37. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Cowley, dans l'Alberta jusqu'à un point situé sur la rivière Highwood.

38. Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Red-Deer et allant à un point situé sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Rockey-Mountain-House.

39. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 9 milles et demi au plus, allant de Winnipeg-Beach, dans une direction nord, jusqu'à Gimli, et pour une ligne, de 25 milles au plus, de Gimli à Riverton ; les dites subventions étant pour une totalité de 34 milles et demi au plus.

40. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 123 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Moosejaw, dans une direction nord-ouest.

41. A la compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour 36 milles au plus d'une voie ferrée, partant du chemin de fer Intercolonial, à la jonction de Saint-Léonard, et allant jusqu'à Dudswell.

42. A la compagnie du chemin de fer de Québec, Montréal et du Sud, pour une voie ferrée, de 8 milles au plus, depuis la jonction de Noyan jusqu'à la frontière internationale, et pour une voie ferrée, de 15 milles au plus, entre Saint-Lambert et Saint-Constant ; les dites subventions étant pour une totalité de 23 milles au plus.

43. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes :

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3·8 milles au plus ;

(*b*) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus ;

(*c*) De l'extrémité du 35me mille de l'embranchement de la Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de la Tuque, 5 milles au plus ;

(*d*) Des chutes de la Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus ;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de la Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de la Tuque, 1·6 mille au plus ; les dites subventions étant pour une totalité de 20·9 milles au plus.

44. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 10 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Hébertville jusqu'à Saint-Joseph-d'Alma.

45. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Trois-Rivières et Grand'Mère.

46. Pour 22 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne-mère du chemin de fer le Grand-Nord, à ou près Saint Jérôme, jusqu'à Charlemagne (Bout-de-l'Ile.)

47. A la compagnie du chemin de fer du Nord-Est, pour 25 milles au plus d'une voie ferrée, allant vers l'est à partir d'un point situé à l'est du lac Témiscamingue, à ou près Villemarie.

48. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée, entre Montréal et Hawkesbury.

49. Pour 200 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental.

50. A la compagnie du chemin de fer Central de Québec, pour un prolongement de sa voie ferrée, de 30 milles au plus depuis Saint-Georges jusqu'à ou vers Sainte-Justine.

51. A la compagnie dite The Maritime Coal, Railway and Power Company, pour une voie ferrée, de 25 milles au plus, depuis Chignecto jusqu'à un point sur le détroit de Northumberland, et pour une ligne de 1 mille au plus allant de Jogginns-Mines jusqu'à un point sur la baie de Fundy ; les dites subventions étant pour une totalité de 26 milles au plus.

52. Pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Saint-Peters, dans le comté de Richmond, par la rive sud du lac Bras-d'Or, jusqu'à Sydney.

53. A la compagnie du chemin de fer Central de Nipissingue, pour 13 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Témiscamingue and Northern Ontario, à ou près la ville de New-Liskeard, jusqu'à un point dans le township de Guigues, dans la province de Québec.

54. A la Vancouver Island and Eastern Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand Trunk Pacific.

55. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Vancouver vers Fort-George, sur la ligne du Grand Trunk Pacific.

56 Pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, contournant Death-Rapid, Colombie-Britannique.

57. A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Kittimat jusqu'à la rivière Telkwa.

58. Pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Nicola jusqu'à un point à ou près Penticton.

59. Pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, de Carmi à Penticton.

60. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company, pour 45 milles au plus d'une voie ferrée, de Woodstock à Exeter.

61. A la compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, allant depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction nord, vers le chemin de fer National Transcontinental.

62. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour 220 milles au plus d'embranchements, à partir de la ligne du chemin de fer National Transcontinental jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William.

63. A la Lac Seul, Rat Portage and Keewatin Railway Company, pour 18 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point à ou près Kenora jusqu'à la ligne du chemin de fer National Transcontinental.

64. A la Burk's Falls and French River Railway Company, pour 85 milles au plus d'une voie ferrée, à partir des chutes de Burk jusqu'à la rivière des Français.

65. A la Thessalon and Northern Railway Company, pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Thessalon dans une direction nord.

66. A la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis la jonction de Sudbury jusqu'aux mines de Hutton.

67. A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo,, pour 24 milles au plus d'une voie ferrée, entre la baie et le lac de Cowichan.

68. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, entre Hawkesbury et Ottawa.

69. Pour les voies ferrées suivantes :

(*a*) De Westfield à Saint-Jean, 14 milles au plus ;

(*b*) De Gagetown à Frédéricton, 40 milles au plus ;

(*c*) Depuis un point entre Centreville et Woodstock jusqu'à un point à ou près Grand-Falls, 55 milles au plus.

70. A la compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Papineauville, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le lac Nominingue.

71. A la compagnie de chemin de fer L'Avenir et Melbourne, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Melbourne et Drummondville.

72. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 5 milles au plus d'une voie ferrée, partant de Chicoutimi et se dirigeant vers le sud ou le sud-est.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir :

1. Pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer et des approches de ce pont sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 40 de 1907, article 2, $15,000.

2, A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (locataire de la Calgary and Edmondton Railway Company), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y dépensé, la dite subvention ne dépassant pas $100,000.

3. A la Quebec, Montreal and Southern Railway Company, pour la construction et l'achèvement des ponts de chemin de fer suivants :

(*a*) pont sur la rivière Gentilly, $15,000 ;

(*b*) pont sur la rivière Bécancourt, $30,000 ;

(*c*) pont sur la rivière Richelieu, $30,000.

4. A l'Atlantic, Quebec and Western Railway Company, pour la construction et l'achèvement de 26 ponts de chemin de fer le long de sa ligne entre Paspébiac et Gaspé, et payable lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer entre les dits endroits, $250,000.

5. A l'Interprovincial Railway Bridge Company of New-Brunswick, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer, sur la rivière Restigouche entre Campbellton et Mission-Point, $160,000 au plus.

6. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, $200,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars ; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et ponts respectivement ; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1908, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables, pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer

en correspondance ; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés ; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches ; et ces transports et services se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef ; pourvu—

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

1909.

LOI 8 ET 9 EDOUARD VII., CHAPITRE 35.

(*Sanctionnée le 19 mai 1909.*)

1. Est complété le paragraphe 6 de l'article 2 du chapître 63 des lois de 1908 par l'insertion des chiffres $200,000, à la fin du dit paragraphe.

1910.

LOI 9 ET 10 EDOUARD VII., CHAPITRE 51.

(*Sanctionnée le 4 mai 1910.*)

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. Pour une voie ferrée de 8 milles au plus depuis Tusket-Wedge jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Halifax and Southwestern, à ou près Riverdale-Station, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 27.

2. A la compagnie du chemin de fer Halifax and Southwestern, pour une voie ferrée depuis Lunenburg jusqu'à Bridgewater, en passant par Upper-La-Have, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 28, pour 12 milles au plus.

3. A la Inverness Railway and Coal Company pour une voie ferrée allant de Chéticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 17, pour 37 milles au plus.

4. A la Margaree Coal and Railway Company pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Orangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Sainte-Rosa, jusqu'à Chimney-Corner-Cove ; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée allant d'un point sur l'Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'Anse-Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 18, les dites subventions n'excédant pas en totalité 50 milles.

5. Pour une voie ferrée de un mille au plus allant d'un point sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai du gouvernement à Canning, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéa 7.

6. Pour une voie ferrée de 11 milles au plus depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 16.

7. A la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, pour une voie ferrée de 15 milles au plus allant de Centreville, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, dans une direction ouest jusqu'à Weston, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 30.

8. Pour une voie ferrée de 80 milles au plus, depuis un point situé sur le chemin de fer Intercolonial à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 21.

9. Pour une voie ferrée de 52 milles au plus, depuis un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 22.

10. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit situé à ou près Mélrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908 article 1, alinéa 23, la dite subvention étant en totalité pour 116 milles au plus.

11. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 3 milles et demi de son chemin, étant la distance non couverte par la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 15.

12. Pour une voie ferrée à partir de Grand-Falls et allant jusqu'à Saint-Jean, N.-B., au lieu des subventions autorisées par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéas 2, 3 et 10, respectivement, et au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 69, pour 228 milles au plus.

13. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point situé sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du Beau lac, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéa 25.

14. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 33.

15. Pour 28 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 31.

16. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 102 milles depuis Paspébiac jusqu'à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 9, pour une ligne entre les points susmentionnés.

17. A la Canadian Northern Quebec Railway Company pour 30 milles au plus d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 11, pour une voie ferrée entre les points mentionnés ci-dessus.

18. Pour une ligne ferrée de 100 milles au plus allant de Roberval dans une direction ouest vers la Baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 9.

19. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes :

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3·8 milles au plus ;

(*b*) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus ;

(*c*) De l'extrémité du 35e mille de l'embranchement de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de La-Tuque, 5 milles au plus ;

(*d*) Des chutes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus ;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque, 1·6 mille au plus ;

(*f*) De Hébertville à Saint-Joseph d'Alma, pour 10 milles au plus ;

(*g*) De Chicoutimi en se dirigeant vers le sud et le sud-est, pour 5 milles au plus ; les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéas 43, 44 et 72, respectivement, pour 35·9 milles au plus.

20. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de la Chaudière jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 25, pour 62 milles au plus.

21. A la Compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour une ligne de chemin de fer de 36 milles au plus partant du chemin de fer Intercolonial à la Jonction de Saint-Léonard et allant jusqu'à Dudswell, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 41.

22. A la Compagnie du chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne ferrée depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 71, pour 28 milles au plus.

23. A la Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour prolonger sa ligne de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à un endroit près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point situé à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell ; et pour une voie ferrée de 30 milles au plus depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, dans le township d'Inverness, jusqu'à un point situé au ou près le pont sur le fleuve Saint-Laurent, à ou près Québec ; au lieu des subventions autorisées par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 19, étant en totalité pour 80 milles au plus.

24. Pour une voie ferrée de 60 milles au plus depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manuan, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 57 de 1903, article 2, alinéa 9.

25. Pour une voie ferrée allant de Saint-Joachim vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur la Malbaie et la Baie Saint-Paul, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 11, pour 170 milles au plus.

26. Pour une voie ferrée de 15 milles au plus depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près du lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 26.

27. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha ! Ha !, pour une voie ferrée de 24 milles au plus, depuis un point à ou près le village de Jonquières jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 24.

28. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company pour 36 milles au plus d'une voie ferrée entre Embro et Exeter, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 60.

29. A la Compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour les lignes ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 5, pour 194 milles au plus):

(*a*) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de la dite compagnie entre Little-Current et Sudbury et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 76 milles au plus ;

(*b*) à partir de Little-Current et de là traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 88 milles au plus ;

(*c*) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus.

30. A la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour les voies ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 2, et le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 61, n'excédant pas en totalité 275 milles):

(*a*) à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus ;

(*b*) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus ;

(*c*) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National-Transcontinental, pour 50 milles au plus.

31. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 8.

32. A la Lac-Seul, Portage-du Rat and Keewatin Railway Company, pour 22 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 63, pour 18 milles.

33. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée entre Montréal et Hawkesbury, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 48.

34. A la Nipigon Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 4, pour 80 milles au plus):

(*a*) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nipigon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nipigon, pour 30 milles au plus ;

(*b*) à partir d'un endroit situé sur la baie de Nipigon, sur le lac Supérieur jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, pour 3 milles et demi au plus ;

(*c*) à partir d'un endroit situé sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, à ou près le passage de la rivière des Français, jusqu'à un point situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's Falls, pour 1 mille et demi au plus ;

(*d*) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nipigon, en allant vers le nord, pour 45 milles au plus ;

35. A la Ontario Northern and Timagami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissing, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 6.

36. Pour une ligne de chemin de fer de 41 milles au plus, à partir de Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 3.

37. A la Erié, London and Tillsonburg Railway Company, pour une voie ferrée de 35 milles au plus entre Port-Burwell et London, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 29.

38. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une voie ferrée de 51 milles au plus entre Golden-Lake et Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 41.

39. A la Compagnie du chemin de fer de Kington, Smith's-Falls et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer de 101 milles au plus, entre Kingston et Ottawa, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 19.

40. A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'Edmonton, et allant dans une direction nord-ouest, à ou vers la rivière La-Paix, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 51.

41. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 37, pour 50 milles au plus):

(*a*) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction nord-est, pour 10 au plus ;

(*b*) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction sud-ouest, pour 40 milles au plus.

42. A la Kettle River Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapître 40 de 1907, article 1, alinéa 18, et le chapître 63 de 1908, article 1, alinéas 58 et 59, respectivement, n'excédant pas en totalité 300 milles):

(*a*) à partir de Midway jusqu'à une jonction avec la Nicola, Kamloops and Similkameen Railway Company, près Merritt, pour 250 milles au plus ;

(*b*) à partir d'un point situé sur la ligne du chemin de fer de la compagnie, près la rivière Coldwater, jusqu'à un point situé sur la rivière Fraser, pour 50 milles au plus.

43. A la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer à partir de Golden et allant vers la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele ; de là traversant le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, à ou près Elko, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 43 de 1906, article 1, alinéa 31, pour 186 milles au plus.

44. A la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé sur sa voie principale, à ou près Duncan et allant jusqu'au lac Cowichan, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 67.

45. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 49.

46. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée allant de Papineauville, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention autorisée par le chapître 63 de 1908, article 1, alinéa 70.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur toute ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ca chemin de fer.

3. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars ; ou

(*d*) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partle d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer respectivement ; tous les chemins de fer pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1910 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres endroits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance ; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés ; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

6. Toute compagnie recevant une subvention sous le régime de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches ; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

8. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures

et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

9. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre dee Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef ; pourvu—

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1911

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

[No 20a—1912.]

A Son Altesse Royale le Feld Maréchal Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn : Comte de Sussex, dans la Pairie du Royaume-Uni ; Prince du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande ; Duc de Saxe ; Prince de Saxe-Cobourg et Gotha ; Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière ; Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de St-André ; Chevalier de l'Ordre très illustre de St-Patrice ; Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté ; Premier et Principal Chevalier Grand' Croix et Grand Maître du très Honorable Ordre du Bain ; Chevalier Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde ; Chevalier Grand' Croix de l'Ordre très distingué de Saint Michel et Saint-Georges ; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très éminent de l'Empire de l'Inde ; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal de Victoria : Aide-de-camp particulier de Sa Majesté le Roi; Gouverneur général et généralissime du Canada.

MONSEIGNEUR,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport sur la statisque des canaux, pour l'exercice clos le 31 décembre 1911.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique des Chemins de fer relativement aux opérations des canaux du Dominion pour l'année terminée le 31 décembre 1911.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,

15 FÉVRIER 1912.

A. W. CAMPBELL
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'exercice clos le 31 décembre 1911.

Le volume global de tout le trafic expédié par tous les canaux s'élève à 38,030,353 tonnes, ce qui donne une diminution de 4,960.255 tonnes auprès de l'année 1910. Cette diminution provient du décroissement du trafic au Sault-Sainte-Marie, et presqu'entièrement du trafic du minerai américain. Une augmentation de 211,339 tonnes dans le canal Welland, et de 344,956 dans les canaux du Saint-Laurent dénote un progrès satisfaisant en ce qui concerne le commerce canadien proprement dit.

Le trafic des marchandises en 1911 se repartit aux canaux du Canada de la façon suivante.

—	Tonnes.	Augmentation	Diminution.
Saut-Sainte-Marie	30,951,709		5,443,978
Welland	2,537,629	211,339	
Saint-Laurent	3,105,708	344,956	
Chambly	599,829		69,470
Saint.Pierre	75,298		10,653
Murray	163,457		14,484
Ottawa	320,071		65,190
Rideau	172,227	37,346	
Trent	57,290	11,027	
Saint-André	47,135	38,852	
Total	38,030,353	643,520	5,603,775

Le tableau suivant indique le développement du trafic dans tous les canaux du Canada pendant les derniers dix ans :

1902	7,513,197 tonnes.
1903	9,203,817 "
1904	8,256,236 "
1905	9,371,744 "
1906	10,523,185 "
1907	20,543,639 "
1908	17,502,820 "
1909	33,720,748 "
1910	42,990,608 "
1911	38,030,353 "

L'on remarquera que l'augmentation du commerce dans les divers canaux du Canada, pour la période de dix ans entre 1902 et 1911, équivaut à 406 pour cent.

Les opérations des quatre dernières années reparties entre les divers canaux ont été ainsi qu'il suit:—

—	1908.	1909.	1910.	1911.
Saut-Sainte-Marie	12,759,216	27,861,245	36,395,687	30,951,709
Welland	1,703,453	2,025,951	2,326,290	2,537,629
Saint-Laurent	2,009,102	2,410,629	2,760,752	3,105,708
Chambly	503,276	752,117	669,299	599,829
Saint-Pierre	72,015	79,850	85,951	75,298
Murray	25,901	102,291	177,941	163,457
Ottawa	258,527	336,939	385,261	320,071
Rideau	89,640	91,774	134,881	172,227
Trent	81,690	59,952	46,263	57,290
Saint-André	....	....	8,283	47,135

Le détail des opérations, montrant le tonnage des articles est indiqué aux tableaux qui constituent le corps du présent rapport. Les classes d'articles qui ont constitué le tonnage des deux dernières années avec le volume de chaque classe sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Canaux.	Produits des végétaux.	Produits des animaux.	Manu-factures.	Produits des forêts.	Produits des mines.	Total.
1910.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Saut-Sainte-Marie	2,530,396	304,729	862,526	100,613	32,597,423	36,395,687
Welland	982,346	60,880	516,333	154,737	611,994	2,326,290
Saint-Laurent	856,611	83,754	497,007	564,328	759,052	2,760,752
Chambly	783	23,288	21,834	496,119	127,275	669,299
Saint-Pierre	4,603	14,867	7,889	10,124	48,468	85,951
Murray	20	4,544	162,506	3,471	7,400	177,941
Ottawa	723	8,111	72,294	268,199	35,934	385,261
Rideau	1,433	3,576	76,299	40,026	13,547	134,881
Trent	298	765	8,672	35,849	679	46,263
Saint-André	1	153	177	7,952	....	8,283
Total	4,377,214	504,667	2,225,537	1,681,418	34,201,772	42,990,608
1911.						
Saut-Sainte-Marie	3,219,929	978	854,516	56,853	26,819,433	30,951,709
Welland	1,089,605	574	539,865	250,423	657,162	2,537,629
Saint-Laurent	1,003,090	9,943	557,992	551,155	983,528	3,105,708
Chambly	41,903	315	25,370	396,704	135,537	599,829
Saint-Pierre	16,538	2,153	11,828	7,120	37,659	75,298
Murray	1,109	113	143,399	1,622	17,214	163,457
Ottawa	9,779	2,467	65,452	202,797	39,576	320,071
Rideau	6,084	2,684	114,937	34,350	14,172	172,227
Trent	951	397	12,551	31,342	12,049	57,290
Saint-André	82	....	33,153	13,773	127	47,135
Total	5,389,070	19,624	2,359,063	1,546,139	28,716,457	38,030,353

Le tableau qui suit indique les relations proportionnelles des taux des classes ci-dessus en regard du volume total durant les trois dernières années :—

—	1909.	1910.	1911.
	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
Produits des végétaux	13·0	10·2	14·2
" animaux	1·5	1·2	·1
Manufactures	5·6	5·2	6·2
Produits des forêts	4·9	3·9	4·0
Produits des mines	75·0	79·5	75·5

TRAFIC DU CANADA ET DES ETATS-UNIS.

Antérieurement à 1908 la méthode usitée pour la statistique ne spécifiait pas le trafic canadien avec celui des Etats-Unis en passant par le Canada. Depuis cette époque l'on a tenu compte du pays d'origine, et tout ce qui concerne le trafic dans les divers canaux du Canada est indiqué au tableau suivant :—

Année.	Vaisseaux canadiens.		Vaisseaux des E.-U.		Tonnage des marchandises.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Canadien.	Etats-Unis.	Total.
1908	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,490,673	17,502,820
1909	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353

Il est à observer que de tous les articles qui passèrent par les canaux du Canada en 1911, la proportion provenant des Etats-Unis a été de 79·5 pour 100. En 1910 la proportion était de 81·6. Ce grand écart en faveur des Etats-Unis est dû presqu'entièrement à la grande quantité de minerai qui passe dans le canal au Saut-Sainte-Marie. Quant au tonnage des vaisseaux la proportion s'établissait ainsi :—Canada 33·5 pour 100, Etats-Unis 66·5 pour 100.

TRANSPORT DU BLÉ DU CANADA.

Concurremment avec le développement des provinces de l'ouest il y a eu une croissance constante dans le volume du blé transporté par eau. Depuis 1895 les quantités transportées annuellement au Sault-Sainte-Marie par voie du canal sont indiquées au tableau suivant :—

	Boisseaux.
1895	4,518,334
1896	19,314,234
1897	17,925,834
1898	9,746,600
1899	12,759,634
1900	9,292,034
1901	9,639,534
1902	27,912,500
1903	32,233,934
1904	29,794,100
1905	25,983,100
1906	34,389,300
1907	49,399,967
1908	58,574,034
1909	*48,047,833
1910	51,774,833
1911	63,641,000

* Pour la première fois, ne représente que le blé du Canada. Le ch ffres des années précédente comprennent le blé américain qui est passé par le canal canadien.

Les chiffres antérieurs à 1909 comprennent le blé américain. L'on remarquera cependant que l'augmentation de 1911 auprès de 1909 ne comprend que le blé canadien et se totalise à 15,593,167 boisseaux ou 32·4 pour cent.

En outre des 63,641,000 boisseaux de blé canadien qui furent expédiés par voie du canal canadien au Saut-Sainte-Marie, il y eut 1,981,481 de boisseaux de blé canadien d'expédiés par voie du canal américain à ce même endroit. Ces chiffres réunis indiquent que le volume du blé canadien transporté par eau en 1911 se monte à 65,622,481 boisseaux. L'on a pas tenu compte de la quantité de blé relativement minime transporté par voie d'autres canaux. Il convient, cependant de signaler qu'en 1911 il y eut 183,449 barils de farine canadienne de transportés par voie du canal canadien au Saut-Sainte-Marie, et 841,733 barils de farine canadienne par voie du canal américain. En calculant cette farine canadienne en blé, nous avons un surplus de 4,100,728 boisseaux au volume déjà indiqué, portant le total à 69,723,209 boisseaux.

L'année dernière, pour la 1ère fois, une étude soigneuse fut faite dans la distribution du blé canadien après qu'il eût passé par le canal du Saut-Sainte-Marie et cette année la même méthode analytique a été appliquée au trafic de 1911. En plaçant les chiffres de 1909, 1910 et 1911 en regard les uns des autres on obtient le tableau suivant :—

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	10,517,266	13,185,370	12,761,666
" " à la baie Georgienne	13,384,400	12,753,200	9,881,234
" " aux autres ports canadiens	10,149,633	9,603,400	11,880,666
" " à Buffalo	12,841,334	15,693,363	27,945,600
De Duluth à Montréal	520,000	315,000	......
" à Buffalo	528,200	224,500	710,334
" à la baie Georgienne	28,000	......	461,500
" aux autres ports canadiens	79,000	......	......
Total	48,047,833	51,774,833	63,641,000
Par le canal américain	9,117,328	5,321,446	1,981,481
Grand total	57,165,161	57,096,279	65,622,481

Il est peut être à propos de signaler que les "autres ports" mentionnés au tableau ci-dessus sont des ports qui se trouvent situés à l'ouest du lac Erié mais non sur la baie Georgienne.

Il est impraticable d'essayer de suivre le cours que prend le blé canadien qui passe au Saut-Sainte-Marie par voie du canal américain. Quant à ce qui passe par le canal canadien, le tableau suivant en indique le pourcentage :—

——	1909.	1910.	1911.
	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
De Fort-William à Montréal	21·9	25·5	20·1
" " à la baie Georgienne	27·9	24·6	15·6
" " aux autres ports canadiens	21·1	18·5	18·7
" " à Buffalo	26·7	30·3	43·8
De Duluth aux ports canadiens	1·3	·6	·7
" " américains	1·1	·5	1·1

L'on constatera que 54·4 pour 100 de tout le blé canadien qui fut transporté en 1911 par le canal canadien au Saut-Sainte-Marie suivirent exclusivement les voies d'eau canadiennes. La proportion en 1910 était de 68·6 pour 100, l'affluence vers les voies d'eau américaines a donc été bien plus considérable en 1911.

Sur les 63,641,000 boisseaux de blé canadien qui passèrent par le canal canadien au Saut-Sainte-Marie durant l'année passée, 43·8 pour 100 furent expédiés à Buffalo. Le blé est censé prendre la route qui exige le taux le plus bas, les autres avantages étant identiques. Cependant dans le cas actuel la distance et les taux de fret favorisèrent tangiblement la ville de Montréal; d'autres conditions cependant furent la cause que près de la moitié du blé provenant de l'ouest canadien l'an dernier a dû passer par Buffalo pour trouver un débouché à la mer. L'on peut prendre comme exemple le cours du commerce du blé pendant le mois de novembre 1911. Pendant ce mois-là 18,021,300 boisseaux de blé canadien furent expédiés par voie du canal canadien au Saut-Sainte-Marie, ce qui constitue environ un tiers du volume total pour toute l'année. Le taux de fret général depuis Fort-William à Montréal au mois de novembre était de 4½ cents par boisseau. Le taux par voie d'eau de Fort-William à Buffalo était de 3½ cents par boisseau, plus 5½ cents par boisseau par chemin de fer depuis Buffalo à New-York. Montréal et New-York deviennent les deux points essentiels de comparaison. Ainsi en novembre le taux de fret de Fort-William à Montréal était de 4½ cents par boisseau, alors qu'il est de 9 cents à New-York. Ceci semblerait établir un avantage décisif en faveur de Montréal s'il en était de même sous d'autres rapports du même commerce; cependant, durant ce même mois 48·3 pour 100 de tout le blé canadien qui a été expédié de l'ouest, y compris ce qui fut expédié par voie du canal américain, suivit la route Buffalo New-York.

On a étudié soigneusement l'état de choses qui régnait en novembre dernier, ce qui en somme se renouvelle chaque année, ce qui contrebalance en faveur de Montréal les taux du fret de la navigation des lacs. L'on y a constaté: premièrement, la disponibilité du tonnage à New-York; deuxièmement, des taux de fret moins élevés entre New-York et l'étranger, et troisièmement: des taux d'assurance à New-York moins élevés qu'ailleurs. Ces raisons étaient naturellement suffisantes pour diriger, en novembre dernier, près de la moitié de tout le blé canadien, à partir de l'ouest, vers les voies américaines.

Le mois de novembre est le mois le plus actif dans le commerce de blé. Les considérations du marché, dans ces circonstances, peuvent s'élever au-dessus de la question immédiate des taux. La livraison à un port étranger en dedans d'une période déterminée peut dépendre sur le choix de la ligne la plus dispendieuse au lieu de celles dont les taux sont le meilleur marché, et il est probable que cet état de choses soit la cause qui a enlevé à Montréal le trafic de plusieurs millions de boisseaux de blé en 1911. Dans ces circonstances, une incertitude quelconque peut faire dévier la balance.

Les taux d'assurance maritime n'ont pas changé durant l'année. En novembre ils variaient de 65 cents à $1.10 par $100 à partir de Montréal, ou près de 12½ à 15 cents à partir de New-York.

TAUX DE FRET POUR LA NAVIGATION.

On a souvent posé au ministère la question suivante: Quels sont les taux de transport par tonne par mille sur les canaux du Canada? Il fut toujourt impossible d'y répondre. Les renseignements sur lesquels on peut baser un calcul exact afin de pouvoir établir, par exemple, une comparaison entre les taux de fret des chemins de fer et ceux de la navigation, n'ont jamais pu être obtenus. Les voituriers par eau n'ont jamais été requis de divulguer leurs taux de fret. Il n'y a aucune raison plausible pour laquelle ils devraient le faire. Ces voituriers jouissent de privilèges assez extraordinaires et toute la question des taux de transport par terre et par eau est manifestement d'un profond intérêt public. Les corporations de chemins de fer sont requises par la loi de déposer un tableau analytique très détaillé de leurs opérations et les voituriers par voie d'eau devraient au moins être requis de fournir les renseignements qui permettront de régler définitivement la question très importante des taux de fret. Agissant conformément à vos instructions je me propose d'inaugurer pour la saison de 1912 les changements dans nos méthodes de statistique qui détermineront amplement et péremptoirement les taux de fret par tonne par mille en prenant pour base les opérations des vaisseaux qui font la navigation fluviale en Canada.

En attendant on a étudié soigneusement les données que nous avons en mains afin de faire l'estimation des taux par tonne par mille qu'exigent les voituriers qui utilisent les canaux du Canada. Trois facteurs sont nécessaires pour arriver à cette fin : premièrement le nombre de tonnes transportées ; la distance du halage en milles et troisièmement les taux de fret. Actuellement on n'en a aucun de précisément établi. On ne peut pas dire, par exemple, combien de tonnes ont été transportées sur les camps. L'on connaît exactement le nombre de tonnes qui ont passé par chaque canal en particulier, mais on a découvert qu'il était impraticable, avec le système en vogue depuis si longtemps, d'empêcher, jusqu'à un certain point, la duplication en établissant le total. D'après les méthodes que l'on doit suivre dorénavant le tonnage sera déterminé avec une exactitude précise. La distance du trajet dans chaque cas n'a pas jusqu'ici été enregistrée. Ceci sera modifié à l'avenir. Les tableaux en usage ne contiennent pas les taux de fret, et l'on tiendra compte de cette lacune là aussi dans le système qui sera inauguré en 1912.

Avec cet état de choses l'on a trouvé qu'il est nécessaire de choisir l'une des entrées de notre système de navigation intérieure, afin de soumettre à une certaine épreuve. C'est le canal Welland qui fut choisi. Tout le trafic d'entier parcours, entre les lacs supérieurs et les lacs inférieurs, se dirigeant en amont ou en aval, doit passer par là. Nous avons donc ici notre premier facteur, le volume du trafic. Le nombre total de tonnes qui passèrent par le canal Welland durant l'année 1912 fut de 2,537,629 ; sur ce total 842,919 tonnes allaient en amont ou vers l'ouest ; alors que 1,694,710 tonnes descendaient en aval ou vers l'est. Les proportions relatives étaient de 34 pour 100 et 66 pour 100 respectivement. On estime que le transport de tout le trafic qui passa par le canal Welland fut transporté la distance entière qui sépare Montréal de Fort-William—1,223 milles—ou *vice versa.* Ceci nous donne le deuxième facteur, la longueur du trajet.

En essayant de vérifier quels étaient les taux de fret en 1911 l'on découvrit qu'il n'y avait de connus que les taux sur le blé. Ces taux sont de $1.50 par tonne pour le transport entre Fort-William et Montréal. C'est probablement le taux le plus bas pour le transport, sur les canaux, de toute marchandise quelconque. Or, le volume total du blé transporté, par voie du canal Welland en 1911, fut de 562,282 tonnes, soit un peu plus de 22 pour 100 du volume total du trafic. En référant au tableau relatif au canal Welland, on remarquera, par exemple, qu'au nombre des 32 sortes d'articles transportés il y avait 187,411 tonnes de marchandises générales sur lesquelles l'on percevait deux ou trois fois le montant de $1.50. En examinant la liste entière on peut, pour les fins de la présente estimation, calculer que la moyenne des taux perçus était de $2.00 par tonne au moins. Ce chiffre est peut-être bas si l'on considère que le taux moyen exigé sur le canal Erié, durant l'année passée, d'après les renseignements obtenus, fut d'environ $2.45 la tonne entre Fort-William et Montréal ; et le canal Erié est un canal pour barges, ce qui fournit le moyen de transport le meilleur marché par voie d'eau. Ceci constitue donc le troisième facteur—le taux de fret.

L'on constatera que le transport de 2,537,629 tonnes sur une distance de 1,223 milles équivaut au transport de 3,103,520,267 tonnes sur une distance d'un mille. Le coût du fret sur 2,537,629 tonnes à $2.00 par tonne serait de $5,075,258. En divisant les recettes du fret par les tonnes-milles le quotient serait de ·163 par tonne par mille. Le taux de chemin de fer sur le blé entre Fort-William et Montréal est de $4 la tonne, ou ·421 cents par mille ; ainsi donc le taux par voie de navigation est beaucoup moindre en comparaison. Mais en comparant les taux de chemin de fer et ceux de la navigation entre ces deux endroits on ne doit pas oublier que le chemin de fer doit entretenir son emplacement de voie, payer l'intérêt sur le capital placé, et acquitter tous les frais d'exploitation. Dans le cas du transport par voie d'eau, le gouvernement entretient l'emplacement de la voie, paie le coût de l'exploitation des canaux, et ne perçoit aucune taxe quelconque du propriétaire de vaisseau ou de l'expéditeur. L'on se demande donc : Comment le gouvernement contribue-t-il à la réduction des taux de fret dans le transport par voie d'eau ?

Pour répondre à cette question la première chose dont on doit tenir compte c'est l'intérêt sur le capital placé. Sans entrer dans les détails, disons que le gouvernement

a dépensé $80,000,000 à construire des canaux entre Fort-William et Montréal et à autrement entretenir pour la navigation cette chaîne de voies d'eau. N'est pas inclus dans cette somme de $80,000,000, le coût très considérable des havres et des phares. Cela représente pratiquement le coût du système de canaux seul. L'intérêt à 3 pour 100 sur ce capital placé se monterait à $2,800,000 par an. Ce qui équivaut à une contribution de ·090 par tonne par mille à cause de l'intérêt sur le capital. On doit ajouter à ceci les frais d'entretien et d'exploitation, ce qui représente une moyenne de $1,400,000 par année. La contribution du gouvernement pour ces frais équivaut à ·045 par tonne par mille. L'état par tonne par mille se lirait donc comme suit :—

Taux de fret	·163 cent
Contribution de l'Etat	·090 "
" " entretien, etc	·045 "
Total	·298 cent

J'ai lieu de croire que lorsque les faits pour l'année courante, 1912, seront établis d'une façon positive, l'on s'apercevra que l'estimation ci-dessus est bien trop basse. Elle est inférieure aux statistiques du canal Erié, dans l'Etat de New-York, et elle équivaut à environ un tiers du taux par tonne par mille perçu pour les canaux d'Europe. Quoi qu'il en soit, l'on observera que la contribution du gouvernement en 1911 équivalait à .135 cent par tonne par mille ou 85 pour 100 des taux de fret qu'exigent les propriétaires de vaisseaux.

Cette question se présente en outre sous un autre aspect vital et très important sur les 2,537,629 tonnes de marchandises qui furent transportées par voie du canal Welland en 1911, il n'y eut que 1,296,480 tonnes, soit 51 pour 100 du total, qui consistaient en produits canadiens. Le restant, 49 pour 100, se composait d'articles des Etats-Unis expédiés d'un port américain à destination d'un autre port américain ; ceci ne toucherait aucunement aux taux de fret ; mais cela vaut peut être la peine d'indiquer ce que contribua le gouvernement envers le transport exclusif du trafic canadien par les canaux entre Fort-William et Montréal en 1911. Le nombre de tonnes transportées sur une longueur d'un mille dans ce cas là serait de 1,585,595,040. Sans entrer dans plus de détail, tel que cela fut fait dans un paragraphe précédent, on peut dire que sur le trafic canadien seulement le montant par tonne par mille serait comme suit :—

Taux de fret	·163 cents.
Contribution de l'Etat, intérêt	·177 "
" " entretien, etc	·088 "
Total	·428 cents.

L'on verra que la contribution du gouvernement a été de ·265 cents par tonne par mille, auprès de celle des propriétaires de vaisseaux qui a été de ·163 cent. Naturellement tel qu'on l'a dit le taux de fret réel est probablement plus élevé de ·163 par tonne. mille. Quoi qu'il en soit, le calcul qui était fait indique que le taux de fret approximatif par voie d'eau entre Fort-William et Montréal est un peu plus élevé que le taux réel par chemin entre ces deux endroits.

STATISTIQUE GÉNÉRALE.

Dans les tableaux qui constituent le corps de ce rapport on trouvera, relativement aux canaux, tous les détails qui concernent le tonnage et les marchandises.

L'on trouva très utiles et très instructifs les tableaux suivants contenant la compilation de la statistique.

ÉTAT de tout le fret passé par les canaux pour les années qui suivent.

Années.	Des ports canadiens aux ports cadadiens.		Des ports canadiens aux ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis aux ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis aux ports canadiens.		Tonnes.		Tonnes totales.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée. et descente.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.			
1887	336,648	1,154,424	138,692	202,563	151,805	192,528	86,374	457,482	713,519	2,006,997	2,720,516
1888	355,165	1,146,260	138,127	174,239	214,407	223,429	81,611	428,357	789,310	1,972,287	2,761,597
1889	384,777	1,156,306	122,295	198,497	267,224	300,193	81,243	603,311	855,529	2,258,367	3 113,896
1890	369,593	1,137,011	144,368	133,188	216,813	320,324	58,709	533,021	789,505	2,123,542	2 913,047
1891	370,120	1,155,247	103,814	123,193	248,188	307,958	50,747	543,259	772,869	2,129,657	2,902,526
1892	327,560	1,322,137	173,538	135,787	241,034	302,983	47,396	481,301	789,528	2,242,208	3,031,736
1893	351,706	1,344,822	214,076	141,602	247,329	385,769	54,912	806,773	868,023	2,678,966	3,546,989
1894	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715
1895	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	*3,336,078
1896	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073
1897	275,587	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,238,751	8,560,967
1898	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,365	5,256,110	6,618,475
1899	296,208	1,833,412	266,364	115,133	732,030	2,129,988	125,678	727,111	1,420,280	4,805,644	6,225.924
1900	312,201	1,632,915	270,033	81,714	568,197	1,339,915	105,155	703,563	1,255,586	3,758,107	5,013,693
1901	340,805	1,686,094	268,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,065	1,294,173	4,371,086	5,665,259
1902	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,543,368	5,969,829	7,513,197
1903	648,150	2,391,366	430,174	408,500	863,337	3,130,816	373,456	958,018	2,315,117	6,888,700	9,203,817
1904	606,737	2,047,499	511,887	276,578	699.784	2,778,903	483,795	851,053	2,302,203	5,954,033	8,256,236
1905	736,976	2,252,514	549,365	347,089	607,228	3,183,895	577,528	1,137,146	2,451,097	6,920,647	9,371,744
1906	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991,508	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185
1907	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060,878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639
1908	1,028,246	3,292,422	560,736	278,721	1,704,310	8,218,866	972,300	1,447,219	4,265,592	13,237,228	17,502,820
1909	1,608,659	3,504,849	1,060,715	607,894	1,985,522	22,385,226	1,023,829	1,544,054	5,744,349	27,976,399	33,720,748
1910	2,312,740	3,861,272	600,144	661,436	3,323,822	29,530,163	995,749	1,705,282	7,232,455	35,758,153	42,990,608
1011	2,370,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,458,256	2,086,777	2,089,380	7,576,440	30,453,913	38,030,353

* Canal du Saut-Sainte-Marie ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis pour les années qui suivent :—

NAVIRES CANADIENS.

Années.	Des ports canadiens aux ports canadiens.		Des ports canadiens aux ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis aux ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis aux ports canadiens.		Tonnes.		Tonnes totales.	Nombre de navires.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887	1,201,529	1,194,665	162,554	36,277	1,071	65	30,778	221,013	1,395,932	1,452,020	2,847,952	18,991
1888	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	....	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	17,661
1889	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	19,393
1890	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	20,655
1891	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	19,246
1892	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	21,177
1893	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	20,757
1894	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	5	6,394	222,696	1,545,998	1,502,906	3,048,904	19,027
1895	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	....	....	5,899	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	17,136
1896	1,547,757	1,420,342	200,292	5,234	157	....	4,115	271,809	1,752,321	1,697,385	3,449,706	20,972
1897	1,629,192	1,482,951	215,785	11,378	....	....	3,533	297,898	1,848,510	1,792,227	3,640,737	21,466
1898	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870,627	3,797,985	21,509
1899	1,865,643	1,774,789	242,817	32,436	925	3,691	42,290	345,980	2,151,675	2,156,896	4,308,571	23,579
1900	1,767,293	1,681,340	265,926	14,922	2,909	64	38,015	358,781	2,074,143	2,055,107	4,129,250	21,755
1901	1,615,952	1,587,221	279,007	82,541	3,300	2,908	97,332	312,003	1,995,591	1,984,673	3,980,264	20,860
1902	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	22,198
1903	2,061,258	2,088,969	340,383	143,614	7,018	3,082	188,896	379,612	2,597,555	2,615,277	5,212,832	23,767
1904	1,838,260	1,907,886	299,245	159,740	5,175	4,223	237,910	319,661	2,380,590	2,391,510	4,772,100	21,851
1905	2,059,097	2,031,766	312,773	188,138	11,820	3,191	262,401	322,005	2,646,091	2,545,100	5,191,191	23,726
1906	2,271,776	2,264,476	292,705	155,595	24,420	5,506	202,276	309,567	2,791,177	2,735,144	5,526,321	25,498
1907	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246	9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181,816	6,328,911	28,833
1908	2,726,776	2,748,139	318,327	227,315	5,057	7,844	348,944	398,387	3,399,104	3,381,685	6,780,789	29,040
1909	3,335,187	2,992,403	300,320	217,989	82,591	111,236	257,945	513,907	3,976,043	3,835,535	7,811,578	22,507
1910	3,891,613	3,504,463	315,656	122,688	95,151	89,618	287,555	627,046	4,587,975	4,343,815	8,931,790	25,337
1911	3,997,073	3,646,516	333,500	176,690	8,499	2,332	393,012	614,570	4,732,084	4,440,108	9,172,192	25,585

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis pour les années qui suivent :—

NAVIRES DES ETATS-UNIS.

Années.	Des ports canadiens aux ports canadiens.		Des ports canadiens aux ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis aux ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis aux ports canadiens.		Tonnes.		Tonnes Totales.	Nombre de navires.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887	16,265	17,925	38,857	56,708	143,730	140,562	52,793	98,840	251,645	315,035	566,680	3,883
1888	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,095	49,778	114,613	284,221	347,556	631 777	3,921
1889	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830 648	4,542
1890	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	3,364
1891	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	3,602
1892	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	3,928
1893	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	4,585
1894	18,528	30,201	139,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	498,216	513,811	1,012,027	4,131
1895	8,838	24,768	138,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	4,427
1896	11,496	19,093	195,228	21,953	357,205	292,359	40,416	290,370	604,345	623,775	1,228,120	4,650
1897	14,666	18,367	269,430	17,618	338,938	277,345	26,341	347,698	649,375	661,028	1,310,403	4,675
1898	12,142	9,541	233,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	4,264
1899	17,217	18,044	172,897	30,002	1,605,887	1,156,503	51,902	234,336	1,846,848	1,438,885	3,285,733	6,101
1900	13,316	17,824	157,689	30,443	1,208,725	744,276	45,741	190,971	1,425,471	983,514	2,408,985	5,502
1901	11,587	18,706	177,169	28,124	922,464	1,044,707	54,895	224,622	1,166,115	1,316,159	2,482,274	5,634
1902	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	6,433
1903	14,014	24,168	265,208	65,247	1,736,187	1,689,414	106,401	335,836	2,121,810	2,114,665	4,236,475	6,695
1904	10,122	16,890	275,721	39,993	1,464,316	1,475,085	68,081	305,697	1,818,240	1,837,665	3,655,905	6,253
1905	19,743	19,444	364,985	81,876	2,350,494	1,701,704	101,536	456,459	2,836,758	2,259,483	5,096,241	7,085
1906	34,306	15,324	356,259	78,561	2,738,623	1,928,131	115,675	418,436	3,244,863	2,440,452	5,685,315	7,319
1907	57,349	72,018	304,591	72,048	4,730,053	5,376,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	9,328
1908	54,587	32,705	442,773	124,120	2,975,624	4,142,392	218,835	536,103	3,685,819	4,835,320	8,521,139	7,489
1909	263,592	109,407	442,176	200,202	4,178,378	10,429,314	213,750	621,903	5,098,196	11,361,126	16,459,322	9,996
1910	119,222	50,498	428,702	305,330	5,509,417	14,488,565	299,462	576,101	6,356,803	15,420,494	21,777,297	11,462
1911	49,778	12,643	626,897	576,313	3,348,936	12,057,484	709,084	850,487	4,734,695	13,496,927	18,231,622	10,370

TONNAGE des navires et marchandises ayant passé par le canal du Saut-Ste Marie :—

Années.	Navires du Canada.		Navires des Etats-Unis.		Nombre total.	Tonnage des navires.	Tonnage du fret.			Eclusements.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	....	.....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 sept. 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	....	....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	....	....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	....	....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	....	....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	3,081	2,194,748	....	....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	....	....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	....	....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,807	4,351	4,762,746	....	....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	....	....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,288	1,692	3,734,349	5,662	5,537,637	....	....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	....	....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	6,349	12,115,969	....	....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenance de la cargaison démontrée pour la 1re fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	3,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	

DÉPENSE EN CAPITAL.

L'état qui suit ramène la dépense en capital sur les canaux du pays jusqu'au 31 mars 1911. Il faut cependant comprendre que la somme totale indiquée est à part de la dépense encourue par le gouveruement impérial au Canada, de Carillon et Grenville, relativement à laquelle les écritures ont été perdues dans la destruction par le feu du Bureau de l'Artillerie à Montréal, en 1852. Les détails sont ainsi qu'il suit :—

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,214 66	63,786 47	701,001 13
Cornwall	1,945,624 73	5,289,142 41	7,234,767 14
Culbute	382,776 46	....	382,776 46
Lachine	2,589,532 85	10,039,277 20	12,628,810 05
Lac Saint-François	....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,085,889 21	....	4,085,889 21
Saut-Sainte-Marie	4,923,329 97	....	4,923,329 97
Soulanges	7,228,835 30	....	7,228,835 30
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Lanrent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	....	121,537 65
Saint-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	9,555,950 41	....	9,555,950 41
Welland	7,693,824 03	21,049,468 96	28,743,292 99
Williamsburg — Farran's Point	....	877,090 57	10,485,611 69 (Williamsburg, 4 lignes)
Williamsburg — Galops	....	6,118,927 32	
Williamsburg — Rapide Plat	....	2,158,242 00	
Williamsburg — Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26	
Total	44,724,907 15	54,586,983 01	99,311,890 16

Le total du coût de l'entretien durant l'exercice de 1911 a été de $1,526,503.56.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des Statistiques.

STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1911

GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé descendue par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de trente ans, est comme suit :—

Quantité expédiée à Montréal.		A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes
1882	180,694	....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,557
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	16,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	231,491	32,096	133,823
1896	461,049	73,386	160,372
1897	* 560,254	53,257	157,756
1898	519,532	31,279	144,612
1899	332,746	40,197	68,011
1900	244,661	17,525	84,589
1901	151,566	13,732	83,370
1902	208,215	22,787	81,164
1903	351,936	29,062	111,828
1904	198,246	23,711	102,523
1905	341,431	42,061	129,270
1906	404,935	33,351	176,119
1907	635,573	42,032	163,295
1908	756,141	38,142	135,172
1909	652,742	40,238	129,587
1910	789,661	63,657	115,457
1911	836,924	51,560	121,655

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, à Montréal, a augmenté de 208,215 tonnes en 1902 à 836,924 tonnes en 1911, et la quantité de ces mêmes produits descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis et en destination des Etats-Unis, a augmenté de 81,164 à 121,655 tonnes durant la même période

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, durant une période de 14 années, se décompose comme suit :—

Année.	Tonnes.
1898	293,391
1899	209,170
1900	229,624
1901	227,700
1902	263,861
1903	253,959
1904	154,625
1905	148,377
1906	386,963
1907	383,735
1908	285,262
1909	426,163
1910	....
1911	241,134

La quantité des mêmes produits passés par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant la même période, a été :—

Année.	Tonnes.
1898	575,097
1899	372,291
1900	295,928
1901	203,316
1902	242,225
1903	400,057
1904	220,076
1905	375,630
1906	449,673
1907	684,697
1908	776,374
1909	652,742
1910	789,661
1911	836,924

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois passée par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1910	789,661
1911	836,924
Accusant une augmentation de	47,263

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal, par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, se décompose comme suit :—

Pour 1910	275,596
1911	241,134
Accusant une diminution de	34,462

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des navires canadiens et américains à destination de Kingston et de Prescott a été, pendant quinze ans, comme suit :

Dans les navires canadiens il y a eu en—

—	Tonnes.
1897, 180 cargaisons, d'une quantité totale de	229,265
1898, 166 " "	224,021
1899, 162 " "	221,306
1900, 325 " "	183,200
1901, 112 " "	132,558
1902, 131 " "	175,514
1903, 170 " "	218,840
1904, 115 " "	174,121
1905, 167 " "	239,418
1906, 205 " "	344,605
1907, 255 " "	427,813
1908, 355 " "	598,941
1909, 308 " "	550,276
1910, 383 " "	679,358
1911, 421 " "	727,223

Dans les navires américains il y a eu en—

—	Tonnes.
1897, 197 cargaisons, d'une quantité totale de	285,847
1898, 339 " "	464,852
1899, 167 " "	205,571
1900, 259 " "	163,575
1901, 135 " "	123,229
1902, 135 " "	136,652
1903, 219 " "	273,986
1904, 118 " "	150,359
1905, 235 " "	273,344
1906, 178 " "	269,800
1907, 263 " "	413,087
1908, 271 " "	330,514
1909, 174 " "	272,291
1910, 182 " "	295,714
1911, 173 " "	281,916

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908 ; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907 ; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906 ; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905 ; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904 ; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903 ; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902 ; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901 ; 15 de 7,924 en 1900, 2 de 558 tonnes en 1899, 7 de 2,426 tonnes en 1898, 7 de 2,324 tonnes en 1897, 3 de 1,176 tonnes en 1896, 4 de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, 2 en 1892 de 924 tonnes, et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901, 9 en 1900, 11 en 1899, 25 en 1898, 11 en 1897, 16 en 1896, 6 en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892 et 44 en 1891 : 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901, 540 en 1900, 316 en 1899, 473 en 1898, 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit:—

Articles.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	679,840	1,009,474	1,428,300	1,106,244	2,686,963
Maïs	104,027	110,629	112,036	....	... ...
Seigle					
Avoine	....	29,118	30,824	23,945	....
Orge	....	2,103	....	56,544	22,216
Graine de lin	....	....	39,040	49,628	8,202

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1911 a été de 2,537,629 tonnes; sur cette quantité 27,898 tonnes étaient de fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 1,694,710 tonnes de fret à destination de l'est et 842,919 à destination de l'ouest.

Fret à destination de l'est et de l'ouest sur parcours total.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland pendant la saison de 1911 a été de 2,509,731 tonnes.

Sur cette quantité il y a eu 1,682,531 tonnes à destination de l'est et 827,200 à destination de l'ouest.

Quant au fret dirigé vers l'est sur parcours total, les navires canadiens en ont transporté 1,206,183 tonnes et les navires américains 1,475,948 tonnes; et du fret de l'ouest sur parcours total, les navires canadiens ont transporté 397,948 tonnes et les navires américains 429,461 tonnes, soit un total de 1,604,322 tonnes pour les navires canadiens et de 405,409 tonnes pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret qui a passé par ces canaux en 1911 a été de 3,105,708 tonnes; sur cette quantité 2,146,748 tonnes étaient à destination de l'est et 958,960 destination de l'ouest.

Fret sur parcours total à destination de l'est ou de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 2,326,729 tonnes; sur cette quantité 1,792,446 tonnes étaient à destination de l'est et 534,283 tonnes à celle de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale de fret intermédiaire ou local 354,302 tonnes étaient à destination de l'est et 424,677 tonnes à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passé vers l'est du lac Erié et vers l'ouest de Montréal, par les canaux Welland et du Saint Laurent, pendant quinze années, a été comme suit :—

Année.	A l'est jusqu'à Montréal.	A l'ouest, à partir de Montréal.
	Tonnes.	Tonnes.
1897	584,246	4,542
1898	538,108	4,436
1899	354,933	5,991
1900	288,251	6,217
1901	184,420	13,714
1902	250,475	25,289
1903	390,786	100,699
1904	278,328	71,512
1905	448,704	72,482
1906	554,231	96,791
1907	789,167	1,281
1908	864,926	3,472
1909	925,005	191,510
1910	1,170,139	172,360
1911	1,291,973	233,335

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest, par le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit :—

Année.	A l'est.	A l'ouest.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1897	353,863	210,831	564,694
1898	277,023	210,516	487,539
1899	225,491	135,038	360,529
1900	218,969	99,560	318,529
1901	190,476	83,543	274,019
1902	224,110	44,919	269,029
1903	221,074	149,151	370,225
1904	165,337	87,144	252,481
1905	190,547	112,549	303,096
1906	237,226	84,205	321,431
1907	218,997	177,660	396,657
1908	209,518	239,136	448,654
1909	196,838	248,581	445,419
1910	197,301	288,198	485,499
1911	175,752	309,603	485,355

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland provenant des ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une augmentation de 40,080 tonnes comparée à l'année précédente, et une diminution de 167,714 tonnes comparée à 1896.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis, depuis 1867 jusqu'à 1911, inclusivement.

Exercice	Nombre total de voyages.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre les ports des Etats-Unis.
—	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029
1903	1,787	1,002,919	370,225
1904	1,433	811,371	252,481
1905	1,595	1,092,050	305,096
1906	1,536	1,201,967	321,431
1907	1,982	1,614,132	396,743
1908	2,351	1,703,453	448,654
1909	2,433	2,025,951	445,419
1910	2,544	2,326,290	487,499
1911	2,480	2,537,629	485,355

La quantité totale de fret qui a passé par les différentes divisions du système des canaux canadiens pendant la saison de 1911 est comme suit :—

—	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Produits de mines.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Saut-Sainte-Marie..........	978	56,853	854,516	26,819,433	3,219,929	30,951,709
Welland....................	574	250,423	539,865	657,162	1,089,605	2,537,629
Saint-Laurent..............	9,943	551,155	557,992	983,528	1,003,090	3,105,708
Chambly....................	315	396,704	25,370	135,537	41,903	599,829
Saint-Pierre...............	2,153	7,120	11,828	37,659	16,538	75,298
Murray.....................	113	1,622	143,399	17,214	1,109	163,457
Ottawa.....................	2,467	202,797	65,452	39,576	9,779	320,071
Rideau.....................	2,684	34,350	114,937	14,172	6,084	172,227
Vallée de la Trent.........	397	31,342	12,551	12,049	951	57,290
Saint-André................	....	13,773	33,153	127	82	47,135

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 2,537,629 tonnes, dont 1,089,605 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la quantité totale de fret transportée a été de 3,105,708 tonnes, dont 1,003,090 se composaient de produits agricoles et 557,992 tonnes de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée a été de 320,071 tonnes, dont 202,797 se composaient de produits forestiers.

ETAT comparatif du trafic par les Etats-Unis, le canal des chutes Sainte-Marie, et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pour les saisons de 1910 et 1911.

—	Trafic de 1911.		Total du trafic pour la		Augmentation.	Diminution.
	Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1911.	Saison de 1910	Montant.	Montant.
Navires.................. nombre	11,870	6,802	18,672	20,899	....	2,227
Eclusages............... "	8,064	5,229	13,293	14,569	....	1,276
Tonnage enregistré. .. .tonn. net	22,321,519	19,361,220	41,682,739	49,868,184	....	8,185,445
" fret............ "	22,523,551	30,951,709	53,475,260	62,323,348	....	8,848,088
Passagers .... nombre	40,245	39,044	79,289	66,827	12,462	....
Houille anthracite.... .tonn. net	1,613,347	433,859	2,047,206	1,710,741	336,465	....
" bitumineuse .... "	9,555,380	3,673,094	13,228,474	11,827,429	1,401,045	....
Farine........ .... barils	4,754,433	2,518,000	7,272,433	7,688,016	....	415,583
Blé.................... boiss.	17,188,795	80,038,100	97,226,895	85,902,249	11,324,646	....
Grain (excepté le blé).... "	12,609,941	25,104,883	37,714,824	38,801,037	....	1,086,213
Fer ouvré et en gueuse..tonn. net	194,907	204,914	399,821	485,668	....	85,847
Sel................... ... barils	525,180	95,851	621,031	528,610	92,421	....
Cuivre.................tonn. net	115,970	16,556	132,526	157,244	....	24,718
Minerai de fer .... "	8,067,511	22,669,789	30,737,300	41,516,314	....	10,779,014
Bois de service .....de 1 pc. d'ép.	441,201,153	24,729,272	465,930,425	603,253,650	....	137,323,225
Minerai d'argent.........tonn. net	....	....	....	....	....	....
Pierre de construction... "	2,100	....	2,100	9,355	....	7,255
Fret non classé.......... "	856,159	774.961	1,631,120	1,488,440	142,680	....

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889	234 jours.	1901	230 jours.
1890	228 "	1902	256 "
1891	225 "	1903	249 "
1892	233 "	1904	223 "
1893	219 "	1905	245 "
1894	234 "	1906	249 "
1895	231 "	1907	233 "
1896	232 "	1908	231 "
1897	234 "	1909	236 "
1898	241 "	1910	224 "
1899	231 "	1911	237 "
1900	238 "		

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1895	87 jours.	1904	241 jours.
1896	218 "	1905	255 "
1897	238 "	1906	253 "
1898	243 "	1907	238 "
1899	239 "	1908	235 "
1900	238 "	1909	240 "
1901	246 "	1910	248 "
1902	264 "	1911	236 "
1903	256 "		

Le nombre moyen des navires qui ont passé chaque jour par les deux canaux durant la saison de 1911 fut de soixante-dix-neuf.

A—TABLEAU indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés transportés années finissant le

Année.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901	18,978	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	14,024
1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963
1903	25,998	259,031	210,758	14,656	7,911	4,904	13,994
1904	35,049	165,138	116,444	27,171	16,582	....	13,184
1905	38,512	254,458	180,921	55,432	36,072	1,711	9,883
1906	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784	10,739
1907	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683
1908	23,209	732,131	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668
1909	38,763	590,196	140,902	23,151	75,135	33	30,221
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149
1911	57,061	562,282	273,932	15,029	163,333	112	11,360

* Exercice. † Pommes, farine de toutes sortes, pois, pommes de terre.

en montant et en descendant le canal Welland pendant une période de quarante
31 décembre 1911.

	Marchandises lourdes						
Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
503,860	46,806	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690
591,409	....	3,072	159	977	203,608	....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788,974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	....	15,201	64,014	22,480	109,247
537,252	488	5,407	2,554	45,846	147,884	18,323	220,502
373,568	11,381	9,957	1,093	4,164	113,525	39,683	179,803
576,989	2,651	10,912	226	4,221	172,642	22,381	213,033
650,172	3,747	8,493	100	16,204	147,587	5,862	181,993
894,559	961	4,923	246	18,761	267,212	25,040	317,143
975,672	....	35,726	429	....	316,921	18,004	371,080
898,401	....	87,025	....	....	377,681	33,301	498,007
1,034,582	....	57,581	....	....	577,491	34,311	669,383
1,083,109	....	126,956	35,888	....	619,682	37,480	820,006

B.—Tableau indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland, pendant une série de quarante années, finissant le 31 décembre 1911

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	....	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901	18,937	151,325	67,756	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902	22.282	223,499	67,647	7,418	11,223	4,079	12,912	349,060
1903	25,997	257,370	210,758	14,656	7,911	4,904	13,982	535,578
1904	35,046	164,515	116,444	27,171	16,582	....	13,157	372,915
1905	38,512	247,599	180,921	55,432	36,072	1,711	9,882	570,129
1906	18,227	326,789	111,243	31,446	49,306	1,411	10,739	549,161
1907	22,689	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683	894,509
1908	23,187	730,751	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668	974,270
1909	38,763	590,074	140,902	23,151	75,135	33	30,206	898,264
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149	1,034,582
1911	57,061	562,282	273,932	14,622	163,333	112	11,360	1,082,702

* Exercice. † Pommes, farine de toutes sortes, pois, pommes de terre.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-une années finissant le 31 décembre 1911.

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	...	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	...	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	224,264
1873	10,805	127,727	101.329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8.230	229,053	125,627	...	5,948	...	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113.832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	...	1,905	525	403	162,405	...	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	...	341	128,361	...	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	...	464	...	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	...	30,611	16,122	1,551	296	...	...	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	...	34,320	30,031	224	...	...	10	65,285	1,313	5,570	...	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	...	684	14	64,002	...	4,076	...	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	...	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	...	9,874	...	8,170	114,422	698	599	...	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	...	1	118,203	...	1,594	...	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	...	4,790	...	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	...	10,859	157,530	15	4,406	...	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	...	27,492	...	17,225	236,208	...	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	...	20,497	275,619	...	504	208	162,231	1,620	154,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	...	26,115	253,444	...	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	...	31,992	244,550	...	576	2	183,895	...	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	...	344	...	206,827	...	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	...	60,462	198,358	...	297	...	188,521	...	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	...	46,316	209,802	181	246	...	149,490	...	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	...	146	...	207,348	...	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	...	41,887	276,242	965	15	...	165,143	...	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	...	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	...	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39,706	2,149	14,248	145,787	...	953	...	46,024	...	46,977
1901	17,165	23,557	55,531	7,119	26,344	...	14,016	143,732	83	80	105	46,702	...	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	...	12,675	142,634	...	214	...	12,911	...	13,125

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-une années finissant le 31 décembre 1911—*Fin.*

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1903	6,082	15,439	108,917	11,433	6,112	4,174	13,568	165,725	459	....	....	113,072	....	113,535
1904	8,556	14,269	60,964	16,621	16,497	....	13,079	129,986	....	....	....	63,882	....	63,882
1905	24,054	15,483	93,622	9,197	10,892	....	9,682	162,930	....	1	....	73,464	....	73,465
1906	15,215	13,410	135,240	9,266	11,323	....	10,678	195,132	....	169	....	33,523	....	33,692
1907	18,898	21,892	124,474	2,812	4,741	2	22,001	194,820	....	30	....	110,347	4,050	114,420
1908	17,694	24,651	99,830	7,148	2,070	2	21,393	172,788	....	....	....	158,351	1,400	159,751
1909	15,452	17,940	100,967	4,224	....	....	22,683	161,266	....	5	....	131,131	1,531	132,667
1910	11,859	10,717	126,938	3,840	....	....	8,571	161,925	....	....	....	201,893	....	201,893
1911	2,852	4,950	116,705	....	....	....	7,565	132,072	....	1,863	26,303	223,942	4,483	256,491

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

D.—Tableau indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de navigation de 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 et 1911.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	216	114,885	109	67,475	168	182,444	71	30,309	564	395,113
1900.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		67,694		43,157		23,066		2,130		136,047
Maïs		39,597		31,248		78,701		13,963		163,509
Orge						2,402		1,047		3,449
Avoine						39,706		407		40,113
Pois		115				4				119
Seigle		1,389				2,149				3,538
Houille		723		637		433		559		2,352
Diverses marchandises		53,649		31,536		43,344		3,564		132,093
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,078								1,078
Bois de ser., scié. pds 1 p. d'ép.		6,847,279		5,344,258		14,984,483		18,770,405		45,946,425
" charpente...pds cub.		439,827		355,951		11,583		198,420		1,005,781
" chauffage....cordes.		126		255						381
Douves.....nombre.		1,000								1,000
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	197	103,802	114	59,022	163	182,497	48	22,319	522	367,640
1901.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		57,641		58,973		31,955		1,241		149,810
Maïs		7,350		4,689		55,717				67,756
Orge						7,119				7,119
Avoine		944				27,197				28,141
Pois										
Seigle		2,961								2,961
Houille		1,960		362		357				2,679
Diverses marchandises		71,300		32,312		12,874		7,469		123,955
Bardeaux, art. en bois, etc.		18								18
Bois de ser., scié. pds 1 p. d'ép.		6,533,423		4,060,251		11,089,806		13,092,940		34,776,420
" charpente...pds cub.		362,441		204,682		9,384		149,531		726,038
" chauffage....cordes.		165		264						429
Douves.....nombre.										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	196	90,791	122	73,958	191	201,339	52	22,097	561	388,185
1902.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		82,954		85,973		52,889				221,816
Maïs		148		1,388		66,111				67,647
Orge						7,418				7,418
Avoine		1,200		43		9,963				11,206
Pois										
Seigle		3,808				271				4,079
Houille		3,977		25,732		13,497		8,332		51,538
Diverses marchandises		33,111		8,723		38,351		1,594		81,779
Bardeaux, art. en bois, etc.		47		28		4				79
Bois de ser., scié. pds 1p. d'ép.		13,218,960		3,256,187		25,437,287		19,540,426		61,452,860
" charpente...pds cub.		370,718		557,689				115,000		1,043,407
" chauffage.....cordes.		56		40						96
Douves.....nombre.				14,000						14,000

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.	Navires canadiens. A voiles.	Navires américains. A vapeur.	Navires américains. A voiles.	Total. Vapeurs et voiliers.
	No. 329 — Tonnage 151,850	No. 76 — Tonnage 45,918	No. 243 — Tonnage 252,094	No. 69 — Tonnage 27,854	No. 627 — Tonnage 477,716
1903.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	149,378	38,473	60,514	6,305	254,670
Maïs	21,356	4,682	174,588	10,132	210,758
Orge	2,580	667	11,409	....	14,656
Avoine	306	1,335	6,112	....	7,753
Pois	63	....	22	....	85
Seigle	....	....	4,904	....	4,904
Houille	389	12,991	8,133	8,496	30,009
Diverses marchandises	39,563	3,367	41,584	2,000	86,514
Bardeaux, art. en bois, etc.	....	54	....	....	54
Bois de s., scié. pds 1 pce d'ép.	12,841,552	1,625,855	17,871,652	14,733,677	47,072,736
" charpente....pds cub.	572,000	660,000	....	84,200	1,316,200
" chauffage....cordes.	....	210	9	....	219
Douves....nombre.	....	641,000	....	....	641,000
	No. 228 — Tonnage 157,539	No. 55 — Tonnage 39,375	No. 205 — Tonnage 187,748	No. 42 — Tonnage 15,918	No. 530 — Tonnage 400,580
1904.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
	116,794	33,302	14,269	....	164,365
Blé	12,768	7,814	95,362	....	116,444
Maïs	2,619	824	23,728	....	27,171
Orge	....	....	16,261	....	16,261
Avoine	....	....	3	....	3
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	1,925	7,187	17,133	7,668	33,913
Houille	34,907	....	1,925	....	36,832
Diverses marchandises	29,567	....	60,548	....	90,115
Bardeaux, art. en bois, etc.	....	....	....	....	....
Bois de s., scié. pds 1 pce d'ép.	15,077,382	854,811	32,754,541	9,572,655	58,259,389
" charpente....pds cub.	944,508	744,000	....	149,000	1,837,508
" chauffage......cordes.	....	....	717	....	717
Douves....nombre.	634,000	....	....	....	634,000
	No. 252 — Tonnage 182,373	No. 91 — Tonnage 48,692	No. 319 — Tonnage 286,656	No. 64 — Tonnage 29,120	No. 726 — Tonnage 546,841
1905.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	188,706	18,575	28,757	2,512	238,550
Maïs	6,385	6,636	163,374	4,526	180,921
Orge	6,870	1,451	47,111	....	55,432
Avoine	8,225	2,570	21,535	3,742	36,072
Pois	....	....	76	....	76
Seigle	....	....	1,711	....	1,711
Houille	18,756	35,324	28,330	8,678	91,088
Diverses marchandises	14,358	8,023	....	....	22,381
Bardeaux, art. en bois, etc.	29,375	7,485	74,975	3,126	114,961
Bois de s., scié. pds 1 pce d'ép.	....	2,748,941	2,325	....	2,325
" charpente...pds cub.	2,867,147	....	38,290,831	12,479,698	54,589,200
" chauffage.....cordes.	355,000	951,524	....	....	538,000
Douves....nombre.	....	183,000	900	....	900

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret, d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	328	238,690	121	66,355	305	310,622	43	15,758	797	631,425
1906.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		250,493		34,355		35,578		....		320,436
Maïs		8,177		....		202,250		1,378		49,306
Orge		8,546		5,046		17,854		....		31,446
Avoine		21,900		16,083		11,323		....		49,306
Pois		....		....		11		....		11
Seigle		....		5		1,406		....		1,411
Houille		30,455		47,242		24,190		9,356		111,243
Minerai de fer		5,862		....		....		....		5,862
Marchandises		35,383		7,009		110,263		50		152,705
Bardeaux, art. en bois, etc.		16		37		851		....		904
Bois de serv., scié. pds 1 pc. d'é		3,471,514		235,624		25,711,196		10,769,755		40,188,089
" charpente....pds cub.		375,000		200,000		....		....		575,000
" chauffage.....cordes.		110		18		1,093		....		1,221
Douves....nomb.		....		....		300,000		....		300,000
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	375	290,509	148	81,070	408	397,616	76	36,921	1,007	806,116
1907.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		294,298		50,808		130,818		4,429		480,303
Maïs		6,713		514		259,895		4,571		271,693
Orge		8,726		468		4,046		....		13,240
Avoine		49,689		16,647		7,033		....		73,369
Pois		....		....		25		....		25
Seigle		....		....		2,270		....		2,270
Houille		31,506		57,373		50,183		14,493		143,555
Minerai de fer		12,040		8,950		....		....		20,990
Marchandises		21,545		9,436		5,231		6,235		42,447
Bardeaux, art. en bois, etc.		....		....		2,222		....		2,222
Bois de serv., scié. pds 1 pc. d'é		....		....		14,395,124		11,201,446		25,596,570
" charpente....pds cub.		558,090		323,000		....		....		881,090
" chauffage.....cordes.		....		....		660		....		660
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	567	432,623	149	64,034	428	319,030	36	19,866	1180	835,553
1908.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		505,151		39,001		183,101		3,498		730,751
Maïs		2,405		....		124,997		....		127,402
Orge		19,775		1,133		10,264		....		31,172
Avoine		30,091		643		2,689		....		33,423
Pois		....		....		40		....		40
Seigle		742		....		5,925		....		6,667
Houille		39,733		42,656		57,448		8,344		148,181
Marchandises		26,815		14,783		14,410		13,686		69,694
Bois de chauffage.....cordes.		....		70		1,173		....		1,243
" serv., scié, pds 1 pc. d'é		....		....		17,572,070		6,578,545		24,150,615
" charpente....pds cub.		221,300		313,000		....		....		534,300

D.—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.		Navires canadiens. A voiles.		Navires américains. A vapeur.		Navires américains. A voiles.		Total. Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	555	486,406	136	71,034	323	324,576	26	17,317	1040	899,333
1909.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	415,208		34,903		133,172		.....		583,283	
Maïs	6,694		.....		134,208		.....		140,902	
Orge	17,943		360		4,848		.....		23,151	
Avoine	70,392		4,743		.....		.....		75,135	
Pois	.....		.....		63		.....		63	
Seigle	33		.....		.....		.....		33	
Houille	160,475		53,681		21,097		630		235,883	
Marchandises	52,994		14,782		12,232		16,498		96,506	
Bois de service, scié	.....		.....		31,643		10,214		41,857	
" charpente	3,450		7,840		125		1,475		12,890	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	596	599,416	142	88,963	249	285,704	14	13,563	1,001	987,646
1910.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	481,624		22,200		77,040		.....		580,864	
Maïs	15,759		.....		214,221		.....		229,980	
Orge	17,159		576		3,840		.....		21,575	
Avoine	135,743		.....		490		.....		136,233	
Pois	.....		.....		123		.....		123	
Seige	.....		.....		.....		.....		.....	
Houille	216,779		114,671		29,646		894		361,990	
Marchandises	39,149		15,231		21,818		20,466		96,664	
Bois de service, scié	3,630		800		16,932		.....		21,362	
" charpente	1,930		5,000		800		.....		7,730	
Bardeaux	.....		.....		525		.....		525	
Non énuméré	74,434		1,772		24,031		.....		100,237	
Total	986,207		160,250		389,466		21,360		1,557,283	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	640	670,037	122	83,755	270	304,171	48	42,830	1080	1,100,793
1911.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	483,984		24,826		49,330		.....		558,140	
Maïs	29,978		11,368		232,586		.....		273,932	
Orge	14,382		240		.....		.....		14,622	
Avoine	162,455		878		.....		.....		163,333	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	112		.....		.....		.....		112	
Houille	230,809		79,311		40,109		22,489		372,718	
Marchandises	45,838		19,325		45,881		34,449		145,493	
Bois de service, scié	300		.....		25,361		9,020		34,681	
" charpente	3,260		4,500		2,277		.....		10,037	
Bardeaux	.....		.....		60		.....		60	
Non énuméré	95,017		.....		14,386		.....		109,403	
Total	1,066,135		140,448		409,990		65,958		1,682,531	

FRET DE PARCOURS ENTIER SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—FRET ALLANT À L'OUEST.

La quantité totale de fret de parcours entier qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1911 est comme suit:—

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens	391,081	
Voiliers "	6,658	
Quantité totale, navires canadiens	....	397,739
Vapeurs américains	409,665	
Voiliers "	19,796	
Total, navires américains	....	429,461
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains	....	827,200

État de la quantité de fret de parcours entier qui a monté et descendu le canal Welland pendant la saison de navigation en 1911.

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens, montée	391,081	
" " descente	1,066,135	
Total, vapeurs canadiens	....	1,457,216
Voiliers canadiens, montée	6,658	
" " descente	140,448	
Total, voiliers canadiens	....	147,106
Quantité totale de navires canadiens	....	1,604,322
Vapeurs américains, montée	409,665	
" " descente	409,990	
Total, vapeurs américains	....	819,655
Voiliers américains, montée	19,796	
" " descente	65,9 58	
Total, voiliers américains	....	85,754
Quantité totale de navires américains		905,409
Total, navires canadiens et américains		2,509,731
	Descente en allant à l'est.	Montée en allant à l'ou.
Navires canadiens	1,206,583	397,739
" américains	475,948	429,461
Total	1,682,531	827,200

F.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation de 1899 à 1911.

Articles.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Ciment et chaux hydraulique						35					5,652	484	
Argile, chaux et sable	15	15					22						
Fer, chemin de fer				50		8,170	10						
Fer, en gueuse		508											1,901
Fer, tout autre	5,063	4,292	1,178	5,785	2,542	1,651	384	269	124	553	12,689	7,154	34,540
Acier	3,000	5,420				16	48						
Pierre pour la taille													
Pommes						1			9,936				
Orge	596	1,288			2,206	9,697	43,607	21,196	105,984	24,318	19,143	20,000	14,853
Maïs	150,999	109,359	14,319	1,719	123,864	55,021	84,204	55,559		10,454	17,137	77,612	134,239
Graine de lin			4,965		3,643	212	15,694	80,570	49,159	27,500	19,634	6,607	11,696
Fleur de farine	4,229	1,595	1,400	6,755	16,151	24,662	14,571	9,174	3,730	5,028	21,905	27,081	44,588
Farines, toutes sortes			35		348	57	270	60		156		10,323	3,967
Avoine	10,250	8,925	1,584	1,442	2,438		21,404	37,164	66,941	28,081	65,624	129,900	147,180
Tourteaux oléagineux			1,083		462	7,846	9,229						
Pois		115			63						30		20
Seigle	923	3,078	2,961	4,079	4,260		1,711	1,405	2,266	6,662	120		
Sel	183		50		132	615	168	75	143	419			
Graines, toutes sortes	200								20				
Foin pressé	96		246										
Tabac, brut			23										
Blé	169,978	121,896	132,702	200,975	226,746	133,528	190,505	289,611	450,446	686,626	550,775	562,149	541,174
Tous autres produits agricoles, légumes	32										5,876		
Peaux vertes et sal., cornes et sab.						10		2					
Chevaux	1												
Saindoux et huile de saindoux			1,155				2,847	4,810					
Viandes, toutes sortes			114										
Porc			34							524			
Suif					3		53						
Tous autres produits agricoles, animaux						1					366		
Total, classe 3	345,565	256,491	161,849	220,805	382,858	241,522	384,727	499,895	688,749	790,321	718,951	841,310	934,158

Classe 4.													
Instruments aratoires	3		1,785	13	58	17							
Cendres	55	25	3		2	16							
Briques										1,543			
Faïence							93						
Meubles		1	5		3	6		6				2	
Verre, toutes sortes	16	6	1		15	3	21	11	4				
Mélasse	159			54	240		820						
Clous	1				19		64			3			
Huile	7,143	15,647	14,987	12,091	14,619	12,848	20,700	19,995	22,111	30,002	31,149	26,932	45,930
Peinture			17		5								
Poix et goudron							53		101				
Chiffons					4								
Résine					20								
Cendre de soude			4				59	72	15				
Sucre			112				2,019				173	345	1,177
Fer-blanc						87	53						
Tabac	96						204						
Blanc de blomb		16											
Whiskey, bières et aut. spiritueux	74	11	32		2	766	635	614	1,224	1,056	525	959	581
Marchandises non énumérées	518	92	2,420	419	582	713	851	466	2,294	2,126	10,418	9,224	11,254
Total, classe 4	7,969	15,798	19,366	12,577	15,569	14,456	25,572	21,164	25,749	34,730	42,265	37,462	58,942
Classe 5.													
Barils, vides	1	182	66	15									
Cercles													
Bois de service, scié	924	15,760	2,635	1,085			3,957	100					300
Douves, pipes et barils						394		2,400					
" Indes occident. et pipes													
Bois de charpente, sur navires						1,544	1,260	1,500	4,180				
" " en radeaux	26										900	1,800	1,360
Articles en bois				17									
Total, classe 5	951	15,942	3,205	1,117		1,938	5,217	4,000	4,180		900	1,800	1,660
Classe spéciale.													
Houille							29,351	29,172	70,489	42,075	175,115	289,567	298,873
Minerai de fer				15,976		17,362	3,837				1,824		
Pierre, toutes sortes										1,272			
Total, classe spéciale				15,976		17,362	33,188	29,172	70,489	43,367	176,939	289,567	298,873
Grand total	354,485	28,231	184,420	250,475	398,427	275,278	448,704	554,231	789,167	869,398	939,055	1,170,139	1,291,973

G.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland au lac Erié, pendant les saisons de navigation de 1899, 1900, 1901, 1909, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1909, 1910 et 1911.

Articles.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1909.	1910.	1911.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.												
Briques	24	49	196	22	80	115	132		556			
Soufre			5	20	23	12						
Ciment et chaux hydraulique	997	1,931	2,916	178	3,924	39	181	88	13	400	17,565	8,625
Argile, chaux et sable	8	4	2	1	181				100			
Coton, brut					23							
Poisson	10	8	8		8	4			39			
Gypse	4											
Fer, chemin de		74	748	11,735	39,641	283	126	7,289	4,119			
" en gueuse		3		558	273		312	680	7,655	7,231	2,060	2,300
" tout autre	1,318	1,428	4,950	2,904	5,845	3,782	3,633	8,235	6,987		540	
Sel		48	75	4	87	99	150	17				
Acier	18		3	11	332	58	192	111	2,561	35,153		22,352
Pierre pour la taille						41						
Fleur de farine			16				18					
Foin									30	255		
Farine					17	25					1,113	
Avoine												
Pommes de terre												
Graines de toutes sortes	121	218	302	58	325	164	35	17				
Tabac, brut				1	2							
Produits agricoles non énumérés, légumes			1	1			127					
Peaux				16	6							
Chevaux												
Saindoux et huile de saindoux				11			28	20	1			
Viandes, autres que le porc					1	25			15			
Porc		1										
Laine												150
Tous autres articles non énumérés												
Total, classe 3	2,500	3,764	9,222	15,520	50,768	4,647	4,934	16,457	22,076	43,039	21,278	34,427

Classe 4.												
Instruments aratoires	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....
Cendre, potasse et perlasse	....	....	....		2	....	....	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	3	5	....	....	32	291	155	294	456	....	....	....
Bois de teinture, etc	....	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....
Meubles	....	1	....	....	1	5	2	1	35	....	90	....
Verre, toutes sortes	299	456	612	1,384	1,207	1,671	1,641	2,519	3,534	....	....	....
Manille	....	....	....	....	....	34	93	37	15	....	....	....
Marbre	....	....	....	....	....	....	....	35	....	....	....	....
Mélasse	....	....	1	....	6	....	1	....	50	....	....	....
Clous	518	30	675	1,292	2,878	2,009	3,061	4,011	3,331	....	....	....
Huile, en barils	21	74	83	14	16	1,418	120	148	155	1	80	667
Peinture	2	12	69	97	158	202	367	412	295	....	....	....
Poix et goudron	6	21	27	27	58	199	5	239	....	....	....	....
Chiffons	14	....	....	1	29	....	15	....	50	....	....	....
Résine	15	....	....	....	1	....	....	....	25	....	....	....
Cendre de soude	108	69	169	201	264	387	28	310	37	....	....	....
Pierre taillée	....	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....
Sucre	1,596	430	810	1,314	204	52	1,168	1,153	6,046	40	3,024	....
Fer-blanc	159	117	338	506	209	362	928	1,365	1,173	....	....	....
Térébenthine	....	....	1	2	1	....	....	....	1	....	....	....
Blanc de plomb	1	4	11	37	80	82	80	304	283	....	....	....
Blanc de céruse	89	39	49	61	22	33	158	93	18	....	....	....
Whisky, bière, etc	178	295	131	182	452	432	384	483	1,040	220	1,187	163
Marchandises non énumérées	482	744	1,516	1,049	3,674	6,200	15,360	11,707	16,498	21,359	15,129	12,090
Total, classe 4	3,491	2,447	4,492	6,169	9,294	13,379	23,566	23,116	33,049	21,620	19,510	12,920
Classe 5.												
Barils, vides	....	....	....	....	....	....	....	54,906	....	....	....	....
Bois de chauffage ; sur navires	....	....	....	3,600	40,026	40,425	43,982	2,307	2,337	....	....	....
Bois à pâte	....	....	....	....	....	....	....	....	101,989	122,867	121,572	182,682
Bois de service, scié, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3,984	....	3,306
Traverses de chemins de fer, sur navires	....	....	....	....	611	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....
Total, classe 5	....	....	....	3,600	40,637	40,425	43,982	57,218	104,326	126,851	121,572	185,988
Classe spéciale.												
Houille	....	....	....	....	....	10,200	....	....	....	....	....	....
Minerai de fer	....	....	....	....	....	2,861	....	....	....	....	....	....
Total, classe spéciale	....	....	....	....	....	13,061	....	....	....	....	....	....
Grand total	5,991	6,211	13,714	25,289	100,699	71,512	72,482	96,791	159,451	191,510	172,360	233,335

H.—ÉTAT indiquant la quantité du fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1899 à 1911 inclusivement.

Articles.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques													
Ciment et chaux hydraulique		18										2,000	
Poisson									20				91
Fer, chemin de fer													
" tout autre	1,008	714		30			1	27	30				1,863
Sel	549		105										
Acier	13,522	3,110						2	509	9,086			
Pierre, pour la taille													
Pommes													
Orge	2,424	2,402	7,119	7,418	11,433	16,621	9,197	9,266	2,812	7,148	4,224	3,840	
Maïs	81,777	60,545	55,531	66,111	108,917	60,964	93,622	135,240	124,474	99,830	100,967	126,938	116,705
Fleur de farine	6,118	7,966	17,168	13,785	6,082	8,556	24,054	15,215	18,898	17,694		11,859	2,852
Foin pressé							200						
Farine de toutes sortes	18,198	14,244	14,016	12,675	13,546	13,076	9,606	10,668	21,976	21,353		8,621	7,565
Marbre							87						
Clous							1						
Tourteaux oléagineux		2,705	1,302	110	740	16,497	228		114				
Avoine	19,526	39,706	26,344	10,006	6,112	3	10,892	11,323	4,741	2,070			
Pois		4			22		76	11	25	40	63	123	
Pommes de terre													
Seigle	923	2,149			4,174				2	2			
Graine de lin	200				1,594			756			15,452		
Graines de toutes sortes	11			10	27		43	3	17				
Tabac			23										
Blé	12,926	18,771	23,557	32,639	15,436	14,269	15,483	13,410	21,892	24,651	17,940	10,717	4,950
Produits agricoles, légumes		6	10		1			1	7		22,620		19
Peaux vertes et salées, etc										21	315	233	
Chevaux		4			2								
Saindoux et huile de saindoux, etc	864	1,588	1,680	2,413				22	86				
Viandes autres que le porc													
Porc	343	117	970	632	152	379	273	268	429				
Mouton										190			
Suif	201	631	119										
Laine	130		3	752	482	134	21	89	30		157	233	9
Total, classe 3	158,720	154,680	147,947	146.581	168,720	130,499	163,784	196,301	196,062	182,085	161,738	164,564	134,054

Classe 4.													
Instruments aratoires	....	....	....	399	....	396	552	494	....	2	254	....	....
Poterie et faïence	....	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....
Meubles	7	....	3	17	....	....	....	1	....	....	....	....	2
Marbre	....	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mélasse	8	57	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Clous	11	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....
Huile en baril	367	17	22	1,594	2,000	1	....	....	8	15	....	8	45
Peinture	2	36	....	....	....	17	42	1	1	1	....	....	....
Chiffons	1	....	....	....	4	....	4	....	....	....	....	....	....
Cendre de soude	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pierre de taille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Sucre	....	154	448	280	....	53	53	840	26,075	....	1,196	....	26,303
Blanc de plomb	....	....	....	....	....	....	7	....	4	....	....	....	....
Blanc de céruse	....	....	....	....	....	....	....	....	21	....	....	....	....
Whisky, bière et tous autres spiritueux	168	1	1	....	3	....	....	....	30	....	....	122	230
Marchandises	6,219	7,889	3,327	1,928	2,010	1,554	2,008	2,324	41,621	1,857	5,866	67,760	64,059
Total, classe 4	6,783	8,164	3,805	4,218	4,017	2,021	2,666	3,660	67,768	1,875	7,316	67,890	90,639
Classe 5.													
Barils vides	....	5	282	....	....	....	3	2	1	....	....	....	....
Bois de chauffage sur navire	....	....	....	4	....	717	2,700	3,609	1,980	3,509	....	1,531	2,046
Bois de service, scié, sur navire	57,695	55,128	38,085	72,806	48,337	30,194	15,726	27,701	14,314	21,571	24,327	11,738	30,191
Mâts et espars, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	154	....	....	....	....	....	....	....
Traverses de chemin de fer, sur navires	....	....	....	....	....	652	2,248	....	2,151	478	....	....	....
Bardeaux	....	....	....	....	....	....	62	53	70	....	....	....	....
Poteaux	....	....	....	....	....	....	12	....	....	....	....	25	....
Douves, barils de sel	....	....	....	....	....	....	....	1,500	....	....	....	....	....
Bois équarri, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	125	....	....
Articles en bois, etc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,932	1,583	....
Total, classe 5	57,695	55,133	38,367	72,810	48,337	31,717	20,751	32,865	18,516	25,558	27,384	14,877	32,237
Classe spéciale.													
Houille	2,293	992	357	501	....	1,100	3,346	4,400	110,347	....	400	201,893	223,942
Pierre, impropre à la taille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cryolithe	....	....	....	....	....	....	....	....	2,734	....	....	....	....
Minerais	....	....	....	....	....	....	....	....	1,316	....	....	1,552	4,483
Total, classe spéciale	2,293	992	357	501	....	1,100	3,346	4,400	114,397	....	400	203,445	228,425
Grand total	225,491	218,969	190,476	224,110	221,074	165,337	190,547	237,226	396,743	209,518	196,838	450,776	485,355

L—ETAT de la quantité de grain transbordée aux ports suivants pour la saison de 1911.

Ports.	Blé.	Avoine.	Orge.	Maïs.	Autres grains.	Total.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Tonnes.
Kingston...........	9,776,100	4,170,119	538,292	563,358	2,416	15,050,285	392,906
Prescott......	78,034	....	....	345,650	....	423,684	12,019
Ogdensburg.........	....	....	....	....	....	....	....
Total, boisseaux..	9,854,134	4,170,119	538,292	909,008	2,416	15,473,969	....
Total, tonnes....	295,624	70,892	12,899	25,452	58	....	404,925

M—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland durant les années de 1885 à 1891 inclusivement, comme suit :—

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1885	....	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087
1886	....	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875
1887	....	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523
1888	....	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807
1889	....	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443
1890	80	....	116,616	615	17,280	22,781	202,372
1891	....	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644
1892	....	....	183,244	651	12,391	15,330	211,616
1893	....	....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096
1894	....	....	187,794	727	1,269	13,947	203,737
1895	4	....	148,887	603	1,565	7,807	158,866
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,445
1897	....	4	165,143	....	1,277	9,799	176,223
1898	....	....	156,055	759	986	4,536	162,336
1899	....	....	86,638	2,293	525	8,276	97,732
1900	8	....	45,032	992	....	1,360	47,392
1901	....	....	46,345	357	456	2,322	49,480
1902	....	....	12,410	501	65	51,037	64,013
1903	3	....	113,076	....	4,796	30,009	147,884
1904	2,919	....	62,782	1,100	3,711	32,813	103,325
1905	....	....	70,118	3,346	11,436	37,742	172,642
1906	60	....	29,123	4,400	7,161	106,843	147,587
1907	2,857	....	110,347	....	10,453	143,555	267,212
1908	4,401	....	158,351	....	5,988	148,181	316,921
1909	....	....	130,731	400	11,067	235,483	377,681
1910	2,045	....	197,482	4,411	15,974	357,579	577,491
1911	731	....	221,752	2,160	24,451	370,558	619,682

N.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1911 inclusivement.

Années.	Quantité à la montée.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneanx.
1885	5,035	122,829	127,864
1886	3,301	118,802	122,103
1887	7,579	121,618	129,197
1888	8,341	123,050	131,391
1889	5,360	124,290	129,650
1890	6,538	135,168	141,706
1891	7,951	141,701	149,652
1892	7,543	157,134	164,677
1893	2,285	147,139	149,424
1894	16,213	169,552	185,765
1895	....	165,151	165,151
1896	689	161,551	162,240
1897	40	164,963	165,003
1898	400	175,609	176,009
1899	448	201,546	201,994
1900	10	280,169	280,179
1901	2,765	298,245	301,010
1902	9,231	95,702	104,933
1903	30	290,548	290,578
1904	9,670	320,973	330,643
1905	8,518	345,589	354,107
1906	6,989	313,080	320,069
1907	1,281	406,978	408,259
1908	23,939	448,140	472,079
1909	13,543	469,695	483,238
1910	7,351	746,926	754,277
1911	6,230	756,474	762,704

O.—Etat indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1900.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	1,288	563	1,598
Maïs	109,358	9,844	44,406
Avoine	8,925	348	30,840
Pois	115	....	4
Seigle	3,078	160	300
Blé	121,896	6,610	7,541
Total, grain	**244,661	17,525	84,589
Autres articles	43,670	95,680	93,287
Total	288,231	113,205	177,876
1901.			
Orge	....	....	....
Maïs	14,319	4,828	49,609
Avoine	1,584	853	25,704
Pois	....	....	....
Seigle	2,961	....	....
Blé	132,702	8,051	9,057
Total, grain	†151,566	13,732	83,370
Autres articles	32,854	128,614	91,799
Total	184,420	142,346	175,169
1902.			
Orge	....	....	7,418
Maïs	1,719	10,335	55,583
Avoine	1,412	....	9,764
Pois	....	....	....
Seigle	4,079	....	....
Blé	200,075	12,452	8,389
Total, grain	‡208,215	22,787	81,165
Autres articles	42,260	32,946	179,914
Total	250,475	55,733	261,078
1903.			
Orge	2,206	1,017	11,433
Maïs	116,223	13,846	80,689
Avoine	2,438	....	5,315
Pois	63	....	22
Seigle	4,200	....	644
Blé	226,746	14,199	13,725
Total, grain	§351,936	29,062	111,828
Autres articles	38,850	82,298	101,621
Total	390,786	111,360	213,449

O.—ETAT indiquant la quantité du fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1904.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	9,697	853	16,621
Maïs	55,021	3,950	57,473
Avoine			16,497
Pois			3
Seigle			
Blé	*133,528	18,908	11,929
Total, grain	198,246	23,711	102,523
Autres articles	77,031	80,092	138,475
Total	375,277	103,803	240,998
1905.			
Orge	43,607	2,628	9,197
Maïs	84,204	3,095	93,622
Avoine	21,404	3,776	16,892
Pois			76
Seigle	1,711		
Blé	190,505	32,562	15,483
Total, grain	**341,431	42,061	129,270
Autres articles	107,273	123,225	104,747
Total	448,704	165,286	234,017
1906.			
Orge	21,196	984	9,266
Maïs	55,559	15,688	140,558
Avoine	37,164	819	11,323
Pois		11	
Seigle	1,405	6	
Blé	***289,611	15,843	14,972
Total, grain	404,935	33,351	176,119
Autres articles	118,224	176,277	59,884
Total	523,159	209,628	236,003
1907.			
Orge	9,936	492	2,812
Maïs	106,299	31,901	133,493
Avoine	67,063	1,565	4,741
Pois			25
Seigle	2,266	2	2
Blé	*450,009	8,072	22,222
Total, grain	635,573	42,032	163,295
Autres articles	153,594	126,423	93,127
Total	789,167	168,455	256,422

O. — ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc. — *Fin.*

RÉCAPITULATION — *Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1908.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	24,318	3,546	3,308
Maïs	10,454	11,489	105,459
Avoine	28,081	3,272	2,070
Pois	......	......	40
Seigle	6,662	3	2
Blé	†686,626	19,832	24,293
Total, grain	756,141	38,142	135,172
Autres articles	108,785	162,378	91,875
Total	864,926	200,520	227,047
1909.			
Orge	19,143	......	4,008
Maïs	17,137	22,798	100,967
Avoine	65,624	2,872	6,639
Pois	30	......	33
Seigle	33	......	......
Blé	550,775	14,568	17,940
Total, grain	652,742	40,238	129,587
Autres articles	272,263	113,970	126,223
Total	925,005	154,208	255,810
1910.			
Orge	20,000	......	1,575
Maïs	77,612	49,326	103,042
Avoine	129,900	6,333	......
Pois	......	......	123
Seigle	......	......	......
Blé	562,149	7,998	10,717
Total, grain	789,661	63,657	115,457
Autres articles	380,500	152,325	55,683
Total	1,170,161	215,982	171,140
1911.			
Orge	14,331	291	......
Maïs	134,239	22,988	116,705
Avoine	147,180	16,153	......
Pois	......	......	......
Seigle	......	112	......
Blé	541,174	12,016	4,950
Total, grain	836,924	51,560	121,655
Autres articles	500,881	115,721	55,790
Total	1,337,805	167,281	177,445

ANNEXE A. — *Suite.*

TABLEAU 1. — ETAT comparatif du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1910 et 1911.

CANAUX.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Total, tonnes.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1910.													
Saut-Sainte-Marie....	779,961	1,567,285	28,648	565,335	3,035,290	29,332,862	969,248	117,058	4,813,147	31,582,540	36,395,687	3,378,268	33,017,419
Welland	265,790	742,908	154,617	6,983	288,198	197,301	16,229	654,264	724,834	1,601,456	2,326,290	1,196,946	1,129,344
Saint-Laurent	556,833	1,123,520	286,075	22,235	334	....	777	770,978	844,019	1,916,733	2,760,752	1,973,441	787,311
Chambly	383,148	12,307	130,245	....	....	....	....	143,599	513,393	155,906	669,299	525,700	143,599
Saint-Pierre	33,482	52,240	....	....	....	....	229	....	33,711	52,240	85,951	85,722	229
Murray..............	161,737	8,546	555	....	....	....	....	7,103	162,292	15,649	177,941	170,680	7,261
Ottawa..............	49,923	266,519	....	61,013	....	....	7,806	....	57,729	327,532	385,261	377,268	7,993
Rideau	58,049	57,218	4	5,870	....	....	1,460	12,280	59,513	75,368	134,881	121,043	13,838
Trent...............	15,665	30,598	....	....	....	....	....	....	15,665	30,598	46,263	46,263	....
St-André............	8,152	131	....	....	....	....	....	....	8,152	131	8,283	8,283	....
Grand total	2,312,740	3,861,272	600,144	661,436	3,323,822	29,530,163	995,749	1,705,282	7,232,455	35,758,153	42,990,608	7,883,614	35,106,994
1911.													
Saut-Sainte-Marie....	644,899	1,585,279	22,157	915,601	2,236,880	23,269,870	2,070,307	206,716	4,974,243	25,977,466	30,951,709	3,177,581	27,774,128
Welland	318,764	827,392	190,101	693	309,603	175,752	24,451	690,873	842,919	1,694,710	2,537,629	1,296,480	1,241,149
Saint-Laurent......	629,642	1,086,547	328,732	38,085	194	12	392	1,022,104	958,960	2,146,748	3,105,708	2,063,861	1,041,847
Chambly	399,728	12,647	31,465	....	....	....	....	155,989	431,193	168,636	599,829	443,846	155,983
Saint-Pierre	29,177	46,121	....	....	....	....	....	....	29,177	46,121	75,298	75,298	....
Murray.............	152,964	6,798	15	....	....	....	....	3,680	152,979	10,478	163,457	159,409	4,048
Ottawa.............	53,453	221,029	....	41,340	....	....	4,249	....	57,702	262,369	320,071	312,269	7,802
Rideau.............	77,378	84,831	....	....	....	....	....	10,018	77,378	94,849	172,227	159.738	12,489
Trent	23,908	33,382	....	....	....	....	....	....	23,908	33,382	57,290	57,290	....
Saint-André.........	40,603	6,532	....	....	....	....	....	....	40,603	6,532	47,135	47,135	....
Grand total	2,376,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,445,634	2,099,399	2,089,380	7,589,062	30,441,291	38,030,353	7,792,907	30,237,446

TABLEAU 2.—ETAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires qui ont passé par les différents canaux pendant la saison de navigation en 1911.

Navires.	Nombre total.	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Total des tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
NAVIRES CANADIENS.												
Vapeurs et voiliers.												
Saut-Ste-Marie	2,713	1,150,799	1,113,040	112,552	174,329	5,707	2,173	379,706	170,574	1,648,764	1,460,116	3,108,880
Welland	1,664	607,518	553,993	141,959	212	2,791	123	12,893	222,059	765,161	776,387	1,541,548
Saint-Laurent	8,367	1,508,513	1,336,841	53,284	375	1	36	70	204,837	1,561,868	1,542,089	3,103,957
Chambly	497	22,126	21,374	4,950					3,001	27,076	24,375	51,451
Saint-Pierre	1,260	45,462	43,808							45,462	43,808	89,270
Murray	1,356	220,063	124,076	15,503				88	8,459	235,654	132 535	368,189
Ottawa	2,109	182,651	193,245		1,774			255		182,906	195,019	377,925
Rideau	3,031	104,945	106,725	5,252					5,640	110,197	112,365	222,562
Vallée de la Trent	4,165	97,742	99,231							97,742	99,231	196,973
Saint-André	423	57,254	54,183							57,254	54,183	111,437
Total des navires canadiens	25,585	3,997,073	3,646,516	333,500	176,690	8,499	2,332	393,012	614,570	4,732,084	4,440,108	9,172,192
NAVIRES AMÉRICAINS.												
Saut-Ste-Marie	4,068	11,705	1,585	16,170	544,402	3,065,500	11,865,237	699,455	48,286	3,792,830	12,459,510	16,252,340
Welland	816	2,148	35	89,267	842	267,682	190,837	1,398	203,422	360,495	395,136	755,631
Saint-Laurent	1,556	23,930	8,238	347,046	15,902	15,679	1,397	84	406,802	386,739	432,339	819,078
Chambly	3,511	2,017	404	173,660					191,897	175,677	192,301	367,978
Saint-Pierre												
Murray	84	627	784	754	389	75	13	299	80	1,755	1,266	3,021
Ottawa	304	7,849	157		14,682			7,848		15,697	14,839	30,536
Rideau	31	1,502	1,440		96					1,502	1,536	3,038
Vallée de la Trent												
Saint-André												
Total des navires américains	10,370	49,778	12,643	626,897	576,313	3,348,936	12,057,484	709,084	850,487	4,734,695	13,496,927	18,231,622
Grand total, canadiens et américains	35,955	4,046,851	3,659,159	960,397	753,003	3,357,435	12,059,816	1,102,096	1,465,057	9,466,779	17,937,035	27,403,814

TABLEAU 3.—ETAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires passés

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
CANAL DU SAUT-STE-MARIE.					
Navires canadiens, à vapeur	2,493	1,136,791	1,099,652	112,302	173,873
" " à voiles	220	14,008	13,388	250	456
Total des navires canadiens	2,713	1,150,799	1,113,040	112,552	174,329
Navires américains, à vapeur	4,000	10,342	600	16,170	538,141
" " à voiles	68	1,363	985	....	6,261
Total des navires américains	4,068	11,705	1,585	16,170	544,402
Grand total, canal du Saut-Ste-Marie	6,781	1,162,504	1,114,625	128,722	718,731
CANAL WELLAND.					
Navires canadiens, à vapeur	1,375	574,556	518,308	88,907	212
" " à voiles	289	32,962	35,685	53,052	....
Total des navires canadiens	1,664	607,518	553,993	141,959	212
Navires américains, à vapeur	701	2,148	35	61,509	842
" " à voiles	115	....	....	27,758	....
Total des navires américains	816	2,148	35	89,267	842
Grand total, canal Welland	2,480	609,666	554,028	231,226	1,054
CANAUX DU SAINT-LAURENT.					
Navires canadiens, à vapeur	4,106	929,604	786,208	44,920	....
" " à voiles	4,261	578,909	550,633	8,364	375
Total des navires canadiens	8,367	1,508,513	1,336,841	53,284	375
Navires américains, à vapeur	1,033	7,456	3,039	322,943	510
" " à voiles	523	16,474	5,199	24,103	15,392
Total des navires américains	1,556	23,930	8,238	347,046	15,902
Grand total, canaux du St-Laurent	9,923	1,532,443	1,345,079	400,330	16,277
CANAL CHAMBLY.					
Navires canadiens, à vapeur	208	14,051	12,823	....	....
" " à voiles	289	8,075	8,551	4,950	....
Total des navires canadiens	497	22.126	21,374	4,950	....
Navires américains, à vapeur	2	....	....	....	....
" " à voiles	3,509	2,017	404	173,660	....
Total des navires américains	3,511	2,017	404	173,660	....
Grand total, canal Chambly	4,008	24,143	21,778	178,610	....
CANAL SAINT-PIERRE.					
Navires canadiens, à vapeur	269	15,436	12,271	....	....
" " à voiles	991	30,026	31,537	....	....
Total des navires canadiens	1.260	45,462	43,808	....	....

par les différends canaux pendant la saison de navigation de 1911.

De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Total des tonnes.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
5,707	2,173	379,621	170,324	1,634,421	1,446,022	3,080,443
....	....	85	250	14,343	14,094	28,437
5,707	2,173	379,706	170,574	1,648,764	1,460,116	3,108,880
3,050,452	11,784,035	693,003	47,695	3,769,967	12,370,471	16,140,438
15,048	81,202	6,452	591	22,863	89,039	111,902
3,065,500	11,865,237	699,455	48,286	3,792,830	12,459,510	16,252,340
3,071,207	11,867,410	1,079,161	218,860	5,441,594	13,919,626	19,361,220
1,932	123	12,893	169,080	678,288	687,723	1,366,011
859	....	....	52,979	86,873	88,664	175,537
2,791	123	12,893	222,059	765,161	776,387	1,541,548
263,191	185,034	785	161,689	327,633	347,600	675,233
4,491	5,803	613	41,733	32,862	47,536	80,398
267,682	190,837	1,398	203,422	360,495	395,136	755,631
270,473	190,960	14,291	425,481	1,125,656	1,171,523	2,297,179
1	....	70	158,432	974,595	944,640	1,919,235
....	36	....	46,405	587,273	597,449	1,184,722
1	36	70	204,837	1,561,868	1,542,089	3,103,957
15,327	1,055	84	348,216	345,810	352,820	698,630
352	342	....	58,586	40,929	79,519	120,448
15,679	1,397	84	406,802	386,739	432,339	819,078
15,680	1,433	154	611,639	1,948,607	1,974,428	3,923,035
....	....	....	15	14,051	12,838	26,889
....	....	....	2,986	13,025	11,537	24,562
....	....	....	3,001	27,076	24,375	51,451
....	....	....	195	....	195	195
....	....	....	191,702	175,677	192,106	367,783
....	....	....	191,897	175,677	192,301	367,978
....	....	....	194,898	202,753	216,676	419,429
....	....	....	....	15,436	12,271	27,707
....	....	....	....	30,026	31,537	61,563
....	....	....	....	45,462	43,808	89,270

TABLEAU 3.—ÉTAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires passés

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à d'autres ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
CANAL SAINT-PIERRE—*Fin.*					
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	....	....	....	....	....
Total des navires américains	....	....	....	....	....
Grand total, canal Saint-Pierre	1,260	45,462	43,808	....	....
CANAL MURRAY.					
Navires canadiens, à vapeur	940	179,768	87,472	13,740	....
" " à voiles	416	40,295	36,604	1,763	....
Total des navires canadiens	1,356	220,063	124,076	15,503	....
Navires américains, à vapeur	69	435	769	686	389
" " à voiles	15	192	15	68	....
Total des navires américains	84	627	784	754	389
Grand total, canal Murray	1,440	220,690	124,860	16,257	389
CANAUX DE L'OTTAWA.					
Navires canadiens, à vapeur	981	95,893	101,791	....	583
" " à voiles	1,128	86,758	91,454	....	1,191
Total des navires canadiens	2,109	182,651	193,245	....	1,774
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	304	7,849	157	....	14,682
Total des navires américains	304	7,849	157	....	14,682
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,413	190,500	193,402	....	16,456
CANAL RIDEAU.					
Navires canadiens, à vapeur	2,361	78,093	79,833	5,252	....
" " à voiles	670	26,852	26,892	....	....
Total des navires canadiens	3,031	104,945	106,725	5,252	....
Navires américains, à vapeur	1	....	34	....	....
" " à voiles	30	1,502	1,406	....	96
Total des navires américains	31	1,502	1,440	....	96
Grand total, canal Rideau	3,062	106,447	108,165	5,252	96
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.					
Navires canadiens, à vapeur	3,088	66,693	66,817	....	....
" " à voiles	1,077	31,049	32,414	....	....
Total des navires canadiens	4,165	97,742	99,231	....	....
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	....	....	....	....	....
Total des navires américains	....	....	....	....	....
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent	4,165	97,742	99,231	....	....

par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1911. —*Suite.*

De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Total des tonnes.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	45,462	43,808	89,270
...	...	88	7,350	193,596	94,822	288,418
...	...	...	1,109	42,058	37,713	79,771
...	...	88	8,459	235,654	132,535	368,189
75	13	299	33	1,495	1,204	2,699
...	...	...	47	260	62	322
75	13	299	80	1,755	1,266	3,021
75	13	387	8,539	237,409	133,801	371,210
...	...	255	...	96,148	102,374	198,522
...	...	...	...	86,758	92,645	179,403
...	...	255	...	182,906	195,019	377,925
...	...	...	...	...	...	...
...	...	7,848	...	15,697	14,839	30,536
...	...	7,848	...	15,697	14,839	30,536
...	...	8,103	...	198,603	209,858	408,461
...	...	...	5,531	83,345	85,364	168,709
...	...	...	109	26,852	27,001	53,853
...	...	...	5,640	110,197	112,365	222,562
...	...	...	...	...	34	34
...	...	...	...	1,502	1,502	3,004
...	...	...	...	1,502	1,536	3,038
...	...	...	5,640	111,699	113,901	225,600
...	...	...	...	66,693	66,817	133,510
...	...	...	...	31,049	32,414	63,463
...	...	...	...	97,742	99,231	196,973
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	97,742	99,231	196,973

TABLEAU 3.—ETAT indiquant le nombre, tonnage et nationalité des navires

Navires.	Nombre total de voyages	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à d'autres ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
CANAL DE SAINT-ANDRÉ.					
Navires canadiens, à vapeur	341	38,350	39,155	....	....
" " à voiles	82	18,904	15,028	....	....
Total de navires canadiens	423	57,254	54,183	....	....
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" " à voiles	....	....	....	....	....
Total des navires américains	....	....	....	....	....
Grand total, canal Saint-André	423	57,254	54,183	....	....

passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1911—*Fin.*

De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Total des tonnes.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
....	....	....	....	38,350	39,155	77,505
....	....	....	....	18,904	15,028	33,932
....	....	....	....	57,254	54,183	111,437
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	57,254	54,183	111,437

2 GEORGE V, A. 1912

TABLEAU 4.—ETAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années finissant le 31 décembre 1910 et 1911.

Articles.	1910.	1911.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	6,927,062	7,286,949	359,887	....
" " à voiles	2,004,728	1,885,243	....	119,485
" américains à vapeur	20,991,142	17,527,229	....	3,463,913
" " à voiles	786,155	714,393	....	71,762
Total, classe n° 1	30,709,087	27,403,814	359,887	3,655,160
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	320,574	304,904	....	25,670
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	161,016	145,576	....	15,440
Sarrasin	1,048	84	....	964
Maïs	336,592	451,597	115,005	....
Avoine	565,430	657,878	92,448	....
Seigle	4,272	3,701	....	571
Lin	85,654	99,334	13,680	....
Pois	340	163	....	177
Blé	3,222,862	3,528,185	305,323	....
Farine	363,187	366,870	3,683	....
Foin	42,846	73,013	30,167	....
Autres produits de moulin	55,003	41,083	....	13,920
Fruits et légumes	16,026	12,740	....	3,286
Pommes de terre	7,082	8,839	1,757	....
Bestiaux	2,250	3,135	885	....
Volaille, gibier, poisson	2,815	2,062	....	753
Viandes préparées	148	712	564	....
Autres produits de paquage	1,205	1,266	61	....
Peaux et cuir	1,261	236	....	1,025
Laine	675	1,319	644	....
Tous autres produits d'animaux	12,169	10,901	....	1,268
Total, classe n° 3	4,881,881	5,408,694	564,217	37,404
Classe n° 4.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Instruments aratoires	28,358	41,291	12,933	....
Ciment, briques, chaux	728,453	654,629	....	73,824
Meubles et ustensiles de ménage	3,797	2,971	....	826
Fer en gueuse et en loupe	115,997	61,119	....	54,878
" et acier, tous autres	252,061	418,169	166,108	....
Pétrole et autres huiles	106,491	194,105	87,914	....
Sucre et sel	101,003	89,963	....	11,040
Vins, liqueurs et bières	28,316	22,203	....	6,113
Marchandises non énumérées	861,361	874,613	13,252	....
Total, classe n° 4	2,225,537	2,359,063	280,207	146,681
Classe n° 5.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois de pulpe	777,427	823,494	46,067	....
" service, scié	735,589	596,588	....	139,001
" équarri	58,633	42,924	....	15,709
Bardeaux	11,475	12,422	947	....
Autres bois	98,294	70,711	....	27,583
Total, classe n° 5	1,681,418	1,546,139	47,014	182,293

TABLEAU 4.—ETAT comparatif du trafic de tous les canaux pour les années finissant le 31 décembre 1910 et 1911—*Fin.*

Articles.	1910.	1911.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 6.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Houille anthracite	1,208,722	1,246,273	37,551	....
" bitumineuse	4,429,222	4,668,843	239,621	....
Coke	792	14,160	13,368	....
Minerai de cuivre	37,986	16,556	....	21,430
" fer	28,494,716	22,715,838	....	5,778,878
Autres minerais	30,334	54,787	24,453	....
Total, classe n° 6	34,201,772	28,716,457	314,993	5,800,308
Grand total	42,990,608	38,030,353	1,206,431	6,166,686

Diminution nette, 4,960,255 tonnes.

TABLEAU 5.—ETAT du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1911.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal de St-André.
Classe nº 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	3,080,443	1,366,011	1,919,235	26,889	27,707	288,418	198,522	168,709	133,510	77,505
" " à voiles	28,437	175,537	1,184,722	24,562	61,563	79,771	179,403	53,853	63,463	33,932
" américains, à vapeur	16,140,438	675,233	698,630	195	...	2,699	...	34	...	...
" " à voiles	111,902	80,398	120,448	367,783	...	322	30,536	3,004	...	...
Total, classe 1	19,361,220	2,297,179	3,923,035	419,429	89,270	371,210	408,461	225,600	196,973	111,437
Classe nº 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	39,044	1,288	101,750	2,708	709	26,187	25,497	25,298	77,078	5,345
Classe nº 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	114,396	15,029	15,991	...	1	144	...	...	15	...
Sarrasin	...	...	71	...	...	...	...	8	5	...
Maïs	20,003	273,932	157,153	145	...	...	87	277	...	...
Avoine	331,430	163,333	156,764	1,038	3,833	...	613	851	16	...
Seigle	3,587	112	...	...	...	...	2	...	...	...
Lin	81,660	5,976	11,696	...	...	...	2	...	...	...
Pois	...	...	113	...	3	...	3	11	33	...
Blé	2,401,143	562,282	563,555	10	...	...	9	631	555	...
Farine	251,800	57,061	53,534	1,032	2,219	...	630	512	74	8
Foin	1,367	317	23,622	36,824	1,501	...	6,569	2,728	25	60
Autres produits de moulin	14,358	11,360	13,302	108	954	...	491	408	95	7
Fruits et légumes	184	203	6,354	2,684	1,299	963	717	332	4	...
Pommes de terre	1	...	935	62	6,728	2	656	326	129	...
Bestiaux	24	...	2,081	245	1	8	436	30	310	...
Volaille, gibier, poisson	126	126	79	4	1,656	5	38	28	...	...
Viandes préparées	7	...	37	...	493	4	20	151	...	...
Autres produits de paquage	30	30	388	66	3	10	306	433	...	...
Peaux et cuir	142	20	52	...	...	...	4	15	3	...
Laine	649	398	260	...	...	...	...	12	...	...
Tous autres animaux	...	...	7,046	...	...	86	1,663	2,015	84	7
Total, classe 3	3,220,907	1,090,179	1,013,033	42,218	18,691	1,222	12,246	8,768	1,348	82

Classe n° 4.										
Instruments aratoires	20,181	19,695	257	209	6	......	147	753	43	......
Ciment, briques, chaux	135,017	86,072	187,200	11,353	6,660	78,000	48,306	96,977	5,044	......
Meubles et ustensiles de ménage	8	10	1,766	121	8	29	333	625	71	......
Fer en gueuse et en loupe	29,744	17,675	11,084	153	300	402	824	892	45	......
Fer et acier, tous autres	175,170	109,281	129,667	831	180	736	886	1,251	163	4
Pétroles et autres huiles	58,903	77,285	55,229	80	584	74	744	1,186	19	1
Sucre et sel	27,386	35,888	18,492	781	1,371	22	2,842	3,174	7	......
Vins, liqueurs et bières	5,997	6,548	6,982	18	222	21	1,058	1,325	32	......
Marchandises non énumérées	402,110	187,411	147,315	11,824	2,497	64,115	10,312	8,754	7,127	33,148
Total, classe 4	854,516	539,865	557,992	25,370	11,828	143,399	65,452	114,937	12,551	33,153
Classe n° 5.										
Bois de pulpe	2,301	197,986	310,435	289,728	......	1,569	......	2,847	8,465	10,163
Bois de service, scié	40,771	35,809	205,711	106,497	4,248	35	174,253	24,607	2,553	2,104
Bois équarri	1,713	10,042	24,610	......	559	......	3,661	607	1,732	......
Bardeaux	11,395	60	16	......	750	13	16	68	104	......
Autres bois	673	6,526	10,383	479	1,563	5	24,867	6,221	18,488	1,506
Total, classe 5	56,853	250,423	551,155	396,704	7,120	1,622	202,797	34,350	31,342	13,773
Classe n° 6.										
Houille anthracite	433,859	246,964	430,166	118,226	241	3,668	3,973	8,717	332	127
" bitumineuse	3,673,094	372,718	547,080	471	37,283	1,416	31,139	5,18-	454	......
Coke	14,160	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Minerai de cuivre	16,556	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" fer	22,669,789	31,197	8	14,844	......	......	......	......	......	......
Autres minerais	11,975	6,283	6,274	1,996	135	12,130	4,464	267	11,263	......
Total, classe 6	26,819,433	657,162	983,528	135,537	37,659	17,214	39,576	14,172	12,049	127
Grand total	30,951,709	2,537,629	3,105,708	599,829	75,298	163,457	320,071	172,227	57,290	47,135

TABLEAU 6.—ETAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation finissant le 31 décembre 1911, indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportés.

—	Canal du Sault Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal St-André.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires de toutes sortes	19,361,220	2,297,179	3,923,035	419,429	89,270	371,210	408,461	225,600	196,973	111,437
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	39,044	1,288	101,750	2,708	709	26,187	25,497	25,298	77,078	5,345
Forêt—Produits du bois.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois de pulpe	2,301	197,986	310,435	289,728	.....	1,569	.....	2,487	8,465	10,163
" de service	40,771	35,809	205,711	106,497	4,248	35	174,253	24,607	2,553	2,104
" équarri	1,713	10,042	24,610	.....	559	.....	3,661	607	1,732	.....
Bardeaux	11,395	60	16	.....	750	13	16	68	104	.....
Autres bois	673	6,526	10,383	479	1,563	5	24,867	6,221	18,488	1,506
Total	56,853	250,423	551,155	396,704	7,120	1,622	202,797	34,350	31,342	13,773
Animaux et leurs produits.										
Bestiaux	24	.....	2,081	245	1	8	436	30	310	.....
Volaille, gibier et poisson	126	126	79	4	1.656	5	38	28	.....	.....
Viandes préparées	7	.....	37	.....	493	4	20	151	.....	.....
Autres produits de paquage	30	30	388	66	3	10	306	433	.....	.....
Peaux et cuirs	142	20	52	.....	.....	.....	4	15	3	.....
Laine	649	398	260	.....	.....	.....	.....	12	.....	.....
Tous autres produits d'animaux	.....	.....	7,046	.....	.....	86	1,663	2,015	84	.....
Total	978	574	9,943	315	2,153	113	2,467	2,684	397	.....
Produits agricoles.										
Orge	114,396	15,029	15,991	.....	1	144	.....	.....	15	.....
Sarrasin	.....	.....	71	.....	.....	.....	.....	8	5	.....
Maïs	20,003	273,932	157,153	145	.....	.....	87	277	.....	.....
Avoine	331,430	163,333	156,764	1,038	3,833	.....	613	851	16	.....
Seigle	3,587	112	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....
Lin	81,660	5,976	11,696	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....

Pois			113		3		3	11	33	
Blé	2,401,143	562,282	563,555	10			9	631	555	
Farine	251,800	57,061	53,534	1,032	2,219		630	512	74	8
Foin	1,367	317	23,622	36,824	1,501		6,569	2,728	25	60
Autres produits de moulin	14,358	11,360	13,302	108	954		491	408	95	7
Fruits et légumes	184	203	6,354	2,684	1,299	963	717	332	4	
Pommes de terre	1		935	62	6,728	2	656	326	129	
Total	3,219,929	1,089,605	1,003,090	41,903	16,538	1,109	9,779	6,084	951	82
Manufactures.										
Instruments aratoires	20,181	19,695	257	209	6		147	753	43	
Ciment, briques et chaux	135,017	86,072	187,200	11,353	6,660	78,000	48,306	96,977	5,044	
Meubles et ustensiles de ménage	8	10	1,766	121	8	29	333	625	71	
Fer en gueuse et en loupe	29,744	17,675	11.084	153	300	402	824	892	45	
Fer et acier, tous autres	175,170	109.281	129,667	831	180	736	886	1,251	163	4
Pétrole et autres huiles	58,903	77,285	55,229	80	584	74	744	1,186	19	1
Sucre et sel	27,386	35.888	18,492	781	1,371	22	2,842	3,174	7	
Vins, liqueurs et bières	5,997	6,548	6,982	18	222	21	1,058	1,325	32	
Marchandises non énumérées	402,110	187,411	147,315	11,824	2,497	64,115	10,312	8,754	7,127	33,148
Total	854,516	539,865	557,992	25,370	11,828	143,399	65,452	114,937	12,551	33,153
Produits miniers.										
Houille anthracite	433,859	246,964	430,166	118,226	241	3.668	3,973	8,717	332	127
" bitumineuse	3,673,094	372,718	547,080	471	37,283	1,416	31,139	5,188	454	
Coke	14,160									
Minerai de cuivre	16,556									
" fer	22,669,789	31,197	8	14,844						
Autres minerais	11,975	6,283	6,274	1,996	135	12,130	4,464	267	11,263	
Total	26,819,433	657,162	983,528	135,537	37,659	17,214	39,576	14,172	12,049	127
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	30,951,709	2,537,629	3,105,708	599,829	75,298	163,457	320,071	172,227	57,290	47,13 !

TABLEAU 7 (No. 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation, 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	descente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis
Instruments aratoires	20,166	15							20,166	15	20,181	20,181	
Tous autres animaux													
Orge		28,582		8,226		77,588				114,396	114,396	38,910	75,486
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	125,437				9,130		450		135,017		135,017	125,372	9,645
Houille anthracite	12				244,464		189,383		433,859		433,859		433,859
" bitumineuse	3,527				1,899,125		1,770,442		3,673,094		3,673,094	546	3,672,548
Coke							14,160		14,160		14,160		14,160
Maïs						9,307		10,696		20,003	20,003		20,003
Viandes préparées	7								7		7	7	
Lin		14,315		10,253		57,092				81,660	81,660	24,568	57,092
Farine	33	179,395				67,701		4,671	33	251,767	251,800	183,449	68,351
Fruits et légumes	184								184		184	184	
Foin	1,367								1,367		1,367	1,367	
Peaux et cuir	20	2				120			20	122	142	22	120
Ustensiles de ménage	8								8		8	8	
Fer, gueuse et loupe	22,577	43	65		420	3,839	2,800		25,862	3,882	29,744	22,455	7,289
" et acier, tous autres	115,490	2,481	335		27,377	480	29,007		172,209	2,961	175,170	99 543	75,627
Bestiaux	23	1							23	1	24	24	
Marchandises	305,388	5,024	20,470	1,300	46,358	3,926	8,295	11,349	380,511	21,599	402,110	326,529	75,581
Avoine		305,343		5,371		17,032		3,684		331,430	331,430	310,870	20,560
Autres produits de moulin		7,482		5,000				1,876		14,358	14,358	12,482	1,876
" " paquage	30								30		30	20	
" bois	673								673		673	673	
Minerai, tout autre	2,345	4,702				4,928			2,345	9,630	11,975	5,247	6,728
" de cuivre					45	16,511			45	16,511	16,556		16,556
" de fer				19,372		22,476,048	15,758	158,611	15,758	22,654,029	22,669,789	19,372	22,650,417
Pois													
Pétrole	17,753		411		2,880		37,859		58,903		58,903	18,164	40,739
Voalille, gibier et poisson	35	91							35	91	126	126	
Pommes de terre	1								1		1	1	
Bois de pâte à pulpe				2,301						2,301	2,301	2,301	

Seigle	......	112	......	......	......	3,475	......	......	......	3,587	3,587	112	3,475
Bois de service, scié	3,452	1,708	......	25,410	66	8,248	1,887	......	5,405	35,366	40,771	28,320	12,451
Bardeaux	......	......	......	......	......	11,301	......	94	......	11,395	11,395	......	11,395
Bois équarri	435	234	......	......	498	280	266	......	1,199	514	1,713	634	1,079
Sucre et sel	20,099	34	716	......	6,517	20	......	......	27,332	54	27,386	20,849	6,537
Blé	......	1,035,707	......	838,368	......	511,333	......	15,735	......	2,401,143	2,401,143	1,909,230	491,913
Vins, liqueurs et bières	5,829	8	160	......	......	......	......	......	5,989	8	5,997	5,997	......
Laine	8	......	......	......	......	641	......	......	8	641	649	8	641
Fret, total	644,899	1,585,279	22,157	915,601	2,236,880	23,269,870	2,070,307	206,716	4,974,243	25,977,466	30,951,709	3,177,581	27,774,128

TABLEAU 7 (n° 2)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	19,680	15							19,680	15	19,695	19,695	
Tous autres animaux													
Orge		14,622	407						407	14,622	15,029	15,029	
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	79,569	6,003						500	79,569	6,503	86,072	85,541	531
Houille anthracite	731				221,782		24,451		246,964		246,964		246,964
" bitumineuse						2,160		370,558		372,718	372,718		372,718
Coke													
Maïs		40,002				116,705		117,225		273,932	273,932	2,903	271,029
Viandes préparées													
Lin		5,976								5,976	5,976	5,976	
Farine		53,513				2,852		696		57,061	57,061	53,073	3,988
Fruits et légumes	184				19				203		203	184	19
Foin	317								317		317	317	
Peaux et cuir	20								20		20	20	
Ustensiles de ménage	8				2				10		10	8	2
Fer, gueuse et loupe	10,768	104	1,075					5,728	11,843	5,832	17,675	12,050	5,625
" et acier, tous autres	70,245	5,520	270			1,863		31,383	70,515	38,766	109,281	75,268	34,013
Bestiaux													
Marchandises	101,833	5,038	11,201		54,602	9,457		5,280	167,636	19,775	187,411	117,191	70,220
Avoine		163,177						156		163,333	163,333	162,409	924
Autres produits de moulin		60				7,565		3,735		11,360	11,360	1,919	9,441
" " paquage	30								30		30	30	
" bois	75		2,264			3,800		387	2,339	4,187	6,526	2,339	4,187
Minerai, tous autres			1,800		4,483				6,283		6,283	1,800	4,483
" de cuivre													
" de fer								31,197		31,197	31,197		31,197
Pois													
Pétrole	1,498	27,462	165		45			48,115	1,708	75,577	77,285	28,940	48,345
Volaille, gibier et poisson	35				91				126		126	35	91
Pommes de terre													
Bois à pâte à papier	24,421		171,519		2,046				197,986		197,986	195,940	2,046

Seigle		112								112	112	112	
Bois de service, scié		86	1,042	693		26,331		7,657	1,042	34,767	35,809	1,821	33,988
Bardeaux						60				60	60		60
Bois équarri		5,582						4,460		10,042	10,042	4,265	5,777
Sucre et sel	4,099	4,616	50		26,303			820	30,452	5,436	35,888	9,585	26,303
Blé		494,457				4,950		62,875		562,282	562,282	493,321	68,961
Vins, liqueurs et bières	4,882	1,047	288		230			101	5,400	1,148	6,548	6,320	228
Laine	369		20			9			389	9	398	389	9
Fret, total	318,764	827,392	190,101	693	309,603	175,752	24,451	690,873	842,919	1,694,710	2,537,629	1,296,480	1,241,149

TABLEAU 7 (N° 3)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	19,680	15							19,680	15	19,695	19,695	
Tous autres animaux													
Orge		14,622	407						407	14,622	15,029	15,029	
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	79,569	1,055						500	79,569	1,555	81,124	80,593	531
Houille anthracite	731				221,782		24,451		246,964		246,964		246,964
" bitumineuse						2,160		370,558		372,718	372,718		372,718
Coke													
Maïs		40,002				116,705		117,225		273,932	273,932	2,903	271,029
Viandes préparées													
Lin		5,976								5,976	5,976	5,976	
Farine		53,513				2,852		696		57,061	57,061	53,073	3,988
Fruits et légumes	184				19				203		203	184	19
Foin	317								317		317	317	
Peaux et cuir	20								20		20	20	
Ustensiles de ménage	8				2				10		10	8	2
Fer, gueuse et loupe	10,768	104	1,075					5,728	11,843	5,832	17,675	12,050	5,625
" et acier, tous autres	70,245	2,959	270			1,863		31,383	70,515	36,205	106,720	72,707	34,013
Bestiaux													
Marchandises	101,493	4,988	11,201		54,602	9,457		5,280	167,291	19,725	187,021	116,801	70,220
Avoine		163,177						156		163,333	163,333	162,409	924
Autres produits de moulin		60				7,565		3,735		11,360	11,360	1,919	9,441
" " paquage	30								30		30	30	
" bois			2,264			3,800			2,264	3,800	6,064	2,264	3,800
Minerai, tous autres			1,800		4,483				6,283		6,283	1,800	4,483
" de cuivre													
" de fer								31,197		31,197	31,197		31,197
Pois													
Pétrole	1,498	27,462	165		45			48,115	1,708	75,577	77,285	28,940	48,345
Volaille, gibier et poisson	35				91				126		126	35	91
Pommes de terre													
Bois à pâte à papier	9,117		171,519		2,046				182,682		182,682	180,636	2,046

Seigle		112								112	112	112	
Bois de service			1,042	693		26,331		7,657	1,042	34,681	35,723	1,735	33,988
Bardeaux						60				60	60		60
Bois de charpente		5,577						4,460		10,037	10,037	4,260	5,777
Sucre et sel	4,099	4,616	50		26,303			820	30,452	5,436	35,888	9,585	26,303
Blé		490,315				4,950		62,875		558,140	558,140	489,179	68,961
Vins, liqueurs et bières	4,882	1,047	288		230			101	5,400	1,148	6,548	6,320	228
Laine	369		20			9			389	9	398	389	9
Fret, total	303,045	815,600	190,101	693	309,603	175,752	24,451	690,486	827,200	1,682,531	2,509,731	1,268,969	1,240,762

TABLEAU 7 (N° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires													
Tous autres animaux													
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc		4,948								4,948	4,948	4,948	
Houille, anthracite													
" bitumineuse													
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin													
Farine													
Fruits et légumes													
Foin													
Peaux et cuir													
Ustensiles de ménage													
Fer, gueuse et loupe													
" et acier, tous autres		2,561								2,561	2,561	2,561	
Bestiaux													
Marchandises	340	50							340	50	390	390	
Avoine													
Autres produits de moulin													
" " paquage													
" bois	75							387	75	387	462	75	387
Minerai, tous autres													
" de cuivre													
" de fer													
Pois													
Pétrole													
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre													
Bois à pâte à papier	15,304								15,304		15,304	15,304	
Seigle													

Bois de service, scié	....	86	....	....	....	....	....	....	....	86	86	86	....
Bardeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois équarri	....	5	....	....	....	....	....	....	....	5	5	5	....
Sucre et sel	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Blé	....	4,142	....	....	....	....	....	....	....	4,142	4,142	4,142	....
Vins, liqueurs et bières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Laine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, fret	15,719	11,792	....	....	....	....	....	387	15,719	12,179	27,898	27,511	387

TABLEAU 7—(N° 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canana.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canadien.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	219	38							219	38	257	257	
Tous autres animaux	1,387	5,659							1,387	5,659	7,046	7,043	3
Orge	424	15,567							424	15,567	15,991	15,991	
Sarrasin	1	70							1	70	71	71	
Ciment, briques, etc	106,791	80,401			8				106,799	80,401	187,200	181,977	5,223
Houille anthracite	7,518	3,354						419,294	7,518	422,648	430,166	7,085	423,081
" bitumineuse	191,433	4,820						350,827	191,433	355,647	547,080	191,933	355,147
Coke													
Maïs	2,360	25,417						129,376	2,360	154,793	157,153	27,777	129,376
Viandes préparées	19	17			1				20	17	37	36	1
Lin		11,696								11,696	11,696	11,696	
Farine	1,557	51,316						661	1,557	51,977	53,534	52,873	661
Fruits et légumes	168	6,185			1				169	6,185	6,354	6,353	1
Foin	12,738	10,884							12,738	10,884	23,622	23,445	177
Peaux et cuir	7	43	2						9	43	52	52	
Ustensiles de ménage	691	1,075							691	1,075	1,766	1,766	
Fer, gueuse et loupe	7,756	303	125					2,900	7,881	3,203	11,084	8,184	2,900
Fer et acier, tous autres	90,638	9,603						29,426	90,638	39,029	129,667	100,421	29,246
Bestiaux	99	1,982							99	1,982	2,081	2,081	
Marchandises	102,827	30,168	9,793	1,100	166	12		3,249	112,786	34,529	147,315	142,116	5,199
Avoine	5,163	151,601							5,163	151,601	156,764	155,840	924
Autres produits de moulin	8,314	3,112						1,876	8,314	4,988	13,302	11,426	1,876
" " paquage	304	84							304	84	388	388	
" bois	1,310	6,569	2,264	240					3,574	6,809	10,383	9,429	954
Minerai, tous autres	3,982	100	1,800				392		6,174	100	6,274	5,110	1,164
" de cuivre													
" de fer		8								8	8	8	
Pois	8	105							8	105	113	113	
Pétrole	2,526	18,887	165					33,651	2,691	52,538	55,229	21,505	33,724
Volaille, gibier et poisson	37	42							37	42	79	79	
Pommes de terre	759	175			1				760	175	935	934	1
Bois à pâte à papier	3,570	135	306,730						310,300	135	310,435	310,435	

Seigle													
Bois de service, scié	34,597	126,262	7,790	36,745	17			300	42,404	163,307	205,711	205,404	307
Bardeaux		16								16	16	16	
Bois équarri	168	24,442							168	24,442	24,610	24,610	
Sucre et sel	15,112	3,380							15,112	3,380	18,492	18,324	168
Blé	20,592	492,419						50,544	20,592	542,963	563,555	511,841	51,714
Vins, liqueurs et bières	6,309	610	63						6,372	610	6,982	6,982	
Laine	258	2							258	2	260	260	
Fret, total	629,642	1,086,547	328,732	38,085	194	12	392	1,022,104	958,960	2,146,748	3,105,708	2,063,861	1,041,847

TABLEAU 7 (N° 6).—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	81								81		81	81	
Tous autres animaux	142	4,013							142	4,013	4,155	4,155	
Orge	408	14,853							408	14,853	15,261	15,261	
Sarrasin		58								58	58	58	
Ciment, briques, etc.	14,797	6,165							14,797	6,165	20,962	20,962	
Houille anthracite	2,680							413,185	2,680	413,185	415,865	2,680	413,185
" bitumineuse	3,550	4,216						339,073	3,550	343,289	346,839	3,550	343,289
Coke													
Maïs	280	4,863						129,376	280	134,239	134,519	5,143	129,376
Viandes préparées		2								2	2	2	
Lin		11,696								11,696	11,696	11,696	
Farine	15	45,228						661	15	45,889	45,904	45,243	661
Fruits et légumes	20	5,518							20	5,518	5,538	5,538	
Foin	276								276		276	276	
Peaux et cuir													
Ustensiles de ménage	283	855							283	855	1,138	1,138	
Fer—gueuse et loupe	4,977	61	125					2,900	5,102	2,961	8,063	5,163	2,900
" et acier, tous autres	71,478	5,515						29,426	71,478	34,941	106,419	77,173	29,246
Bestiaux	1	19							1	19	20	20	
Marchandises	88,549	20,451	9,793					3,076	98,342	23,527	121,869	127,267	3,602
Avoine		147,180								147,180	147,180	146,256	924
Autres produits de moulin	42	2,091						1,876	42	3,967	4,009	2,133	1,876
" " paquage		15								15	15	15	
Autres bois		37	2,264						2,264	37	2,301	2,301	
Minerai, tous autres			1,800						1,800		1,800	1,800	
" de cuivre													
" de fer													
Pois		41								41	41	41	
Pétrole	1,803	18,396	165					33,651	1,968	52,047	54,015	20,291	33,724
Volaille, gibier, poisson	37								37		37	37	
Pommes de terre	137	8							137	8	145	145	
Bois à pâte à papier	3,150		306,730						309,880		309,880	309,880	

Seigle													
Bois de service	825		7,790					300	8,615	300	8,915	8,615	300
Bardeaux													
Bois équarri		3,360								3,360	3,360	3,360	
Sucre et sel	6,520	2,515							6,520	2,515	9,035	9,035	
Blé		490,630						50,544		541,174	541,174	489,460	51,714
Vins, liqueurs et bières	5,244	592	63						5,307	592	5,899	5,899	
Laine	258								258		258	258	
Fret, total	205,553	788,378	328,730					1,004,068	534,283	1,792,446	2,326,729	1,315,932	1,010,797

TABLEAU 7 (N° 7)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation de 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	138	38							138	38	176	176	
Tous autres animaux	1,245	1,646							1,245	1,646	2,891	2,888	3
Orge	16	714							16	714	730	730	
Sarrasin	1	12							1	12	13	13	
Ciment, briques, etc.	91,994	74,236			8				92,002	74,236	166,238	161,015	5,223
Houille anthracite	4,838	3,354						6,109	4,838	9,463	14,301	4,405	9,896
" bitumineuse	187,883	604						11,754	187,883	12,358	200,241	188,383	11,858
Coke													
Maïs	2,080	20,554							2,080	20,554	22,634	22,634	
Viandes préparées	19	15			1				20	15	35	34	1
Lin													
Farine	1,542	6,088							1,542	6,088	7,630	7,630	
Fruits et légumes	148	667			1				149	667	816	815	1
Foin	12,462	10,884							12,462	10,884	23,346	23,169	177
Peaux et cuir	7	43	2						9	43	52	52	
Ustensiles de ménage	408	220							408	220	628	628	
Fer, gueuse et loupe	2,779	242							2,779	242	3,021	3,021	
" et acier, tous autres	19,160	4,088							19,160	4,088	23,248	23,248	
Bestiaux	98	1,963							98	1,963	2,061	2,061	
Marchandises	14,278	9,717		1,100	166	12		173	14,444	11,002	25,446	23,849	1,597
Avoine	5,163	4,421							5,163	4,421	9,584	9,584	
Autres produits de moulin	8,272	1,021							8,272	1,021	9,293	9,293	
" " de paquage	304	69							304	69	373	373	
" bois	1,310	6,532		240					1,310	6,772	8,082	7,128	954
Minerai, tous autres	3,982	100					392		4,374	100	4,474	3,310	1,164
" de cuivre													
" de fer		8								8	8	8	
Pois	8	64							8	64	72	72	
Pétrole	723	491							723	491	1,214	1,214	
Volaille, gibier et poisson		42								42	42	42	
Pommes de terre	622	167			1				623	167	790	789	1

Bois de pulpe	420	135							420	135	555	555	
Seigle													
Bois de service scié	33,772	126,262		36,745	17				33,789	163,007	196,796	196,789	7
Bardeaux		16								16	16	16	
Bois équarri	168	21,082							168	21,082	21,250	21,250	
Sucre et sel	8,592	865							8,592	865	9,457	9,289	168
Blé	20,592	1,789							20,592	1,789	22,381	22,381	
Vins, liqueurs et bières	1,065	18							1,065	18	1,083	1,083	
Laine		2								2	2	2	
Fret, total	424,089	298,169	2	38,085	194	12	392	18,036	424,677	354,302	778,979	747,929	31,050

TABLEAU 7 (N° 8).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Intruments aratoires	167	36						6	6	167	209	209	
Tous autres animaux													
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	371	30						10,952	371	10,982	11,353	401	10,952
Houille anthracite	107							118,119	107	118,119	118,226	107	118,119
" bitumineuse	35							436	35	436	471	35	436
Coke													
Maïs	47	98							47	98	145	145	
Viandes préparées													
Lin													
Farine	1,032								1,032		1,032	1,032	
Fruits et légumes	899	1,785							899	1,785	2,684	2,684	
Foin	404	8,424	27,996						28,400	8,424	36,824	36,824	
Peaux et cuir													
Ustensiles de ménage	108	13							108	13	121	121	
Fer, gueuse et loupe	153								153		153	153	
Fer et acier, tous autres	826	5							826	5	831	831	
Bestiaux	2	243							2	245	245		
Marchandises	1,393	700	170					9,561	1,563	10,261	11,824	2,263	9,561
Avoine	4	1,034							4	1,034	1,038	1,038	
Autres produits de moulin	108								108		108	108	
" paquage	62	4							62	4	66	66	
Autres bois	240	239							240	239	479	479	
Minerai, tous autres	75	18						1,903	75	1,921	1,996	93	1,903
" de cuivre													
" de fer								14,844		14,844	14,844		14,844
Pois													
Pétrole	80								80		80	80	
Volaille, gibier et poisson	3	1							3	1	4	4	
Pommes de terre	58	4							58	4	62	62	
Bois de pulpe	289,728								289,728		289,728	289,728	

Seigle													
Bois de service, scié	103,192	6	3,299						106,491	6	106,497	106,497	
Bardeaux													
Bois équarri													
Sucre et sel	613							168	613	168	781	613	168
Blés	3	7							3	7	10	10	
Vins, liqueurs et bières	18								18		18	18	
Laine													
Fret, total	399,728	12,647	31,465					155,989	431,193	168,636	599,829	443,846	155,983

TABLEAU 7 (n° 9)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneau	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	6								6		6	6	
Tous autres animaux													
Orge	1								1		1	1	
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	982	5,678							982	5,678	6,660	6,660	
Houille anthracite	241								241		241	241	
" bitumineuse	28	37,255							28	37,255	37,283	37,283	
Coke													
Maïs													
Viandes préparées	493								493		493	493	
Lin													
Farine	2,209	10							2,209	10	2,219	2,219	
Fruits et légumes	1,296	3							1,296	3	1,299	1,299	
Foin	1,501								1,501		1,501	1,501	
Peaux et cuir													
Ustensiles de ménage	8								8		8	8	
Fer, gueuse et loupe	134	166							134	166	300	300	
Fer et acier, autres	10	170							10	170	180	180	
Bestiaux	1								1		1	1	
Marchandises	2,268	229							2,268	229	2,497	2,497	
Avoine	3,833								3,833		3,833	3,833	
Autres produits de moulin	954								954		954	954	
" " de paquage	3								3		3	3	
" bois	709	854							709	854	1,563	1,563	
Minerai, tous autres		135								135	135	135	
" de cuivre													
" de fer													
Pois	3								3		3	3	
Pétrole	582	2							582	2	584	584	
Volaille, gibier et poisson	243	1,413							243	1,413	1,656	1,656	
Pommes de terre	6,695	33							6,695	33	6,728	6,728	
Bois à pâte à papier													
Seigle													

Bois de service, scié	4,167	81							4,167	81	4,248	4,248	
Bardeaux	750								750		750	750	
Bois équarri	559								559		559	559	
Sucre et sel	1,291	80							1,291	80	1,371	1,371	
Blé													
Vins, liqueurs et bières	210	12							210	12	222	222	
Laine													
Fret, total	29,177	46,121							29,177	46,121	75,298	75,298	

TABLEAU 7 (N° 10)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadlens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de le cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires													
Tous autres animaux	10	76							10	76	86	86	
Orge		144								144	144	144	
Sarrasin													
Ciment, briques, etc	78,000								78,000		78,000	78,000	
Houille authracite	474	371						2,823	474	3,194	3,668	845	2,823
" bitumineuse	317	250						849	317	1,099	1,416	290	1,126
Coke													
Maïs													
Viandes préparées	1	3							1	3	4	4	
Lin													
Farine													
Fruits et légumes	530	433							530	433	963	963	
Foin													
Peaux et cuir													
Ustensiles de ménage	17	11						1	17	12	29	28	1
Fer, gueuse et loupe	35	367							35	367	402	402	
" et acier, tous autres	21	715							21	715	736	718	18
Bestiaux	4	4							4	4	8	8	
Marchandises	59,778	4,328	2					7	59,780	4,335	64,115	64,082	33
Avoine													
Autres produits de moulin													
" " de paquage		10								10	10	10	
" bois	5								5		5	5	
Minerai, tous autres	12,130								12,130		12,130	12,130	
" de cuivre													
" de fer													
Pois													
Pétrole	29	45							29	45	74	54	20
Volaille, gibier et poisson	5								5		5	5	
Pomme de terre		2								2	2	2	
Bois à pâte à papier	1,569								1,569		1,569	1,569	
Seigle													
Bois de service, scié	35								35		35	28	7

Bardeaux			13						13		13	13	
Bois équarri													
Sucre et sel	2	20							2	20	22	2	20
Blé													
Vins, liqueurs et bières	2	19							2	19	21	21	
Laine													
Fret, total	152,964	6,798	15					3,680	152,979	10,478	163,457	159,409	4,048

TABLEAU 7 (N° 11) — ETAT GENERAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des États-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des États-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.
Instruments aratoires	121	26							121	26	147	147	
Tous autres animaux	68	1,595							68	1,595	1,663	1,663	
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	3,081	45,225							3,081	45,225	48,306	47,970	336
Houille anthracite	888						3,085		3,973		3,973	13	3,960
" bitumineuse	31,139								31,139		31,139	29,617	1,522
Coke													
Maïs	87								87		87	87	
Viandes préparées	18	2							18	2	20	20	
Lin		2								2	2	2	
Farine	603	27							603	27	630	630	
Fruits et légumes	99	618							99	618	717	717	
Foin		6,478		91						6,569	6,569	6,569	
Peaux et cuir		4								4	4	4	
Ustensiles de ménage	305	28							305	28	333	333	
Fer, gueuse et loupe	820	4							820	4	824	824	
" et acier, tous autres	857	29							857	29	886	886	
Bestiaux	52	384							52	384	436	436	
Marchandises	6,150	4,162							6,150	4,162	10,312	9,792	520
Avoine	15	598							15	598	613	613	
Autres produits de moulin	58	433							58	433	491	491	
" " paquage	290	16							290	16	306	306	
" bois	184	24,443		240					184	24,683	24,867	24,867	
Minerai, tous autres	3,300						1,164		4,464		4,464	3,000	1,464
" de cuivre													
" de fer													
Pois	3								3		3	3	
Pétrole	667	77							667	77	744	744	
Volaille, gibier et poisson		38								38	38	38	
Pommes de terre	518	138							518	138	656	656	
Bois à pâte à papier													
Seigle		2								2	2	2	
Bois de service, scié	211	133,033		41,009					211	174,042	174,253	174,253	

Bardeaux	....	16	....	....	....	....	....	....	....	16	16	16	....
Bois équarri	76	3,585	....	....	....	....	....	....	76	3,585	3,661	3,661	....
Sucre et sel	2,793	49	....	....	....	....	....	....	2,793	49	2,842	2,842	....
Blé	9	....	....	....	....	....	....	....	9	....	9	9	....
Vins, liqueurs et bières	1,041	17	....	....	....	....	....	....	1,041	17	1,058	1,058	....
Laine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fret, total	53,453	221,029	....	41,340	....	....	4,249	....	57,702	262,369	320,071	312,269	7,802

TABLEAU 7 (N° 12.)—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, Tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments agricoles	430	323							430	323	753	753	
Tous autres animaux	300	1,715							300	1,715	2,015	2,015	
Orge													
Sarrasin		8								8	8	8	
Ciment, briques, etc.	46,479	50,498							46,479	50,498	96,977	96,717	260
Houille anthracite	2,055	364						6,298	2,055	6,662	8,717	371	8,346
" bitumineuse	1,102	366						3,720	1,102	4,086	5,188	1,365	3,823
Coke													
Maïs	17	260							17	260	277	217	60
Viandes préparées	87	64							87	64	151	151	
Lin													
Farine	132	380							132	380	512	512	
Fruits et légumes	148	184							148	184	332	332	
Foin	2,663	65							2,663	65	2,728	2,728	
Peaux et cuir	4	11							4	11	15	15	
Ustensiles de ménage	408	217							408	217	625	625	
Fer, gueuse et loupe	848	44							848	44	892	892	
" et acier, tous autres	1,006	245							1,006	245	1,251	1,251	
Bestiaux	17	13							17	13	30	30	
Marchandises	4,983	3,771							4,983	3,771	8,754	8,754	
Avoine	74	777							74	777	851	851	
Autres produits de moulin	105	303							105	303	408	408	
" " de paquage	346	87							346	87	433	433	
" bois	5,137	1,084							5,137	1,084	6,221	6,221	
Minerai, tous autres	113	154							113	154	267	267	
" de cuivre													
" de fer													
Pois	7	4							7	4	11	11	
Pétrole	780	406							780	406	1,186	1,186	
Volaille, gibier et poisson	12	16							12	16	28	28	
Pommes de terre	292	34							292	34	326	326	
Bois à pâte à papier	1,425	1,422							1,425	1,422	2,847	2,847	
Seigle													
Bois de service, scié	4,359	20,248							4,359	20,248	24,607	24.607	

Bardeaux	40	28	…	…	…	…	…	…	40	28	68	68	…
Bois équarri	603	4	…	…	…	…	…	…	603	4	607	607	…
Sucre et sel	2,327	847	…	…	…	…	…	…	2,327	847	3,174	3,174	…
Blé	2	629	…	…	…	…	…	…	2	629	631	631	…
Vins, liqueurs et bières	1,072	253	…	…	…	…	…	…	1,072	253	1,325	1,325	…
Laine	5	7	…	…	…	…	…	…	5	7	12	12	…
Fret, total	77,378	84,831	…	…	…	…	…	10,018	77,378	94,849	172,227	159,738	12,489

TABLEAU 7 (N° 13).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
Instruments aratoires	28	15							28	15	43	43	
Tous autres animaux	57	27							57	27	84	84	
Orge	10	5							10	5	15	15	
Sarrasin	5								5		5	5	
Ciment, briques, etc	4,914	130							4,914	130	5,044	5,044	
Houille, anthracite	332								332		332	332	
" bitumineuse	454								454		454	454	
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin													
Farine	41	33							41	33	74	74	
Fruits et légumes	4								4		4	4	
Foin	25								25		25	25	
Peaux et cuir	3								3		3	3	
Ustensiles de ménage	49	22							49	22	71	71	
Fer—gueuse et loupe	5	40							5	40	45	45	
" et acier, tous autres	57	106							57	106	163	163	
Bestiaux	266	44							266	44	310	310	
Marchandises	1,710	5,417							1,710	5,417	7,127	7,127	
Avoine	16								16		16	16	
Autres produits de moulin	48	47							48	47	95	95	
" " de paquage													
" bois	12,620	5,868							12,620	5,868	18,488	18,488	
Minerai, tous autres		11,263								11,263	11,263	11,263	
" de cuivre													
" de fer													
Pois	27	6							27	6	33	33	
Pétrole	18	1							18	1	19	19	
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre	129								129		129	129	
Bois à pâte à papier	1,385	7,080							1,385	7,080	8,465	8,465	
Seigle													
Bois de service, scié	1,093	1,460							1,093	1,460	2,553	2,553	

Bardeaux	35	69							35	69	104	104
Bois équarri		1,732								1,732	1,732	1,732
Sucre et sel	4	3							4	3	7	7
Blé	547	8							547	8	555	555
Vins, liqueurs et bières	26	6							26	6	32	32
Laine												
Fret, total	23,908	33,382							23,908	33,382	57,290	57,290

TABLEAU 7 (N° 14).—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal de Saint-André, pendant la saison de navigation en 1911.

Articles.	De ports canadens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Origine de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canadien.	Etats-Unis.
Instruments aratoires													
Tous autres animaux	7								7		7	7	
Orge													
Sarrasin													
Ciment, briques, etc													
Houille anthracite	119	8							119	8	127	127	
" bitumineuse													
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin													
Farine		8								8	8	8	
Fruits et légumes													
Foin	60								60		60	60	
Peaux et cuir													
Ustensiles de ménage													
Fer, gueuse et loupe													
Fer et acier, tous autres	1	3							1	3	4	4	
Bestiaux													
Marchandises	27,705	5,443							27,705	5,443	33,148	33,148	
Avoine													
Autres produits de moulin		7								7	7	7	
" de paquage													
Autres bois	1,452	54							1,452	54	1,506	1,506	
Minerai, tous autres													
" de cuivre													
" de fer													
Pois													
Pétrole		1								1	1	1	
Volaille, gibier et poisson													
Pommes de terre													
Bois à pâte à papier	10,163								10,163		10,163	10,163	
Seigle													

Bois de service, scié	1,096	1,008							1,096	1,008	2,104	2,104	
Bardeaux													
Bois équarri													
Sucre et sel													
Blé													
Vins, liqueurs et bières													
Laine													
Total, fret	40,0603	6,532							40,603	6,532	47,135	47,135	

TABLEAU 8.—ETAT indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes qui on

CANAL DU SAUT

CANADIENS.

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 5.142 tonnes........	1	5,142	1	5,000 à ——— tonnes......	....	....
2	4,000 " 5,000 "	2	9,000	2	4,000 " 5,000 "	....	....
3	3,000 " 4,000 "	2	6,800	3	3,000 " 4,000 "	....	....
4	2,000 " 3,000 "	9	21,500	4	2,000 " 3,000 "	....	....
5	1,000 " 2,000 "	62	80,500	5	1,000 " 2.000 "	....	....
6	Moins de 1,000 "	49	14,680	6	Moins de 1,000 "	21	4,100
	Total.................	125	137,622		Total........	21	4,100

CANAL

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,597 tonnes..........	81	79,800	1	250 à 1,226 tonnes.........	18	12,550
2	200 " 249 "	3	600	2	200 " 249 "	2	425
3	150 " 199 "	2	300	3	150 " 199 "	1	150
4	100 " 149 "	2	250	4	100 " 149 "	10	1,100
5	50 " 99 "	4	330	5	50 " 99 "	3	200
6	Moins de 50 "	16	410	6	Moins de 50 "	2	10
	Total........	108	81,790		Total.....	36	14,435

CANAUX

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,597 tonnes.........	99	87,790	1	150 à 1,184 tonnes.........	96	46,220
2	200 " 249 "	9	1,940	2	200 " 249 "	10	2,140
3	150 " 199 "	9	1,540	3	150 " 199 "	32	5,140
4	100 " 149 "	29	3,080	4	100 " 149 "	90	10,920
5	50 " 99 "	33	2,320	5	50 " 99 "	78	5,800
6	Moins de 50 "	86	1,530	6	Moins de 50 "	16	640
	Total..	265	98,200		Total.......	322	70,860

CANAUX RIDEAU, OTTAWA

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 370 tonnes..........	5	1,450	1	250 à 410 tonnes..........	3	980
2	200 " 249 "	1	230	2	200 " 249 "	8	1,670
3	150 " 199 "	7	1,200	3	150 " 199 "	37	6,030
4	100 " 149 "	11	1,220	4	100 " 149 "	52	6,280
5	50 " 99 "	15	980	5	50 " 99 "	29	2,115
6	Moins de 50 "	64	985	6	Moins de 50 "	18	380
	Total................	103	6,065		Total................	147	17,455

passé par les canaux suivants pendant la saison de navigation en 1911.

SAINTE-MARIE.

AMÉRICAINS.

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 6,498 tonnes	56	234,898	1	5,000 à —— tonnes	....	....
2	4,000 " 5,000 "	77	452,100	2	4,000 " 5,000 "	1	44,000
3	3,000 " 4,000 "	110	348,000	3	3,000 " 4,000 "	5	16,000
4	2,000 " 3,000 "	39	92.300	4	2,000 " 3,000 "	6	15,400
5	1,000 " 2,000 "	54	86,800	5	1,000 " 2,000 "	1	1,000
6	Moinsde1,000 "	34	10,905	6	Moins de 1,000 "	15	6,525
	Total	370	1,225,003		Total	28	43,625

WELLAND.

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,993 tonnes	66	65,275	1	250 à 1,599 tonnes	26	21,750
2	200 " 249 "	5	1,050	2	200 " 249 "	4	825
3	150 " 199 "	2	325	3	150 " 199 "	....	....
4	100 " 149 "	1	125	4	100 " 149 "	....	....
5	50 " 99 "	6	440	5	50 " 99 "	3	260
6	Moinsde50 "	24	540	6	Moins de 50 "	4	70
	Total	104	67,755		Total	37	22,905

DU SAINT-LAURENT.

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,640 tonnes	27	26,086	1	250 à 1,316 tonnes	14	8,422
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	....	....
3	150 " 199 "	1	180	3	150 " 199 "	..	....
4	100 " 149 "	8	940	4	100 " 149 "	38	4,310
5	50 " 99 "	4	235	5	50 " 99 "	58	5,674
6	Moins de 50 "	20	230	6	Moins de 50 "	....	....
	Total	60	27,671		Total	110	18,406

ET CHAMBLY.

Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à —— tonnes	....	....	1	250 à —— tonnes	....	....
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	....	....
3	150 " 199 "	....	....	3	150 " 199 "	9	1,430
4	100 " 149 "	....	....	4	100 " 149 "	174	18,670
5	50 " 99 "	....	....	5	50 " 99 "	481	46,340
6	Moins de 50 "	1	30	6	Moins de 50 "	1	5
	Total	1	30		Total	665	66,445

ANNEXE E

CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit :—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds.)

	Milles.
1. Canal Lachine	$8\frac{1}{2}$
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	33
3. Canal Cornwall	11
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	$1\frac{1}{3}$
Fleuve Saint-Laurent	10
5. Canal du Rapide Plat	$3\frac{5}{8}$
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	$7\frac{1}{3}$
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	236
7. Canal Welland	$26\frac{3}{4}$
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	$1\frac{1}{4}$
Du lac Supérieur à Port-Arthur	266
Total	$1{,}223\frac{7}{12}$
A Duluth	1,357
Chicago	1,286

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Grenville ; 2. Carillon ; 3. Sainte-Anne ; 4. Chambly ; 5. Saint-Ours.

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Cande la Trealnt (non terminé).

Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement évitée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima :—Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Première construction commencée en	1821
" " terminée en	1825
Premier agrandissement commencé en	1843
" " terminé en	1848
Deuxième agrandissement commencé en	1873
" " terminé en	1901
Longueur du canal	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 936 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Construction commencée en	1892
Ouvert au trafic en	1899
Longueur du canal	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension	4
" " de prise d'eau	1
Dimension des écluses	280 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Commencé d'abord à 9 pieds en	1844
Ouvert d'abord en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimension des écluses	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Commencé d'abord à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1897
Agrandissement terminé en	1900
Longueur du canal	1½ mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Commencé d'abord à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1884
" terminé en	1897
Longueur du canal	3⅝ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimension des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
" du canal à la surface	152

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Commencé d'abord en	1844
Ouvert en	1846
Agrandissement commencé en	1888
" terminé en	1903
Longueur du canal	$7\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses. dont une est une écluse de prise d'eau.	2–270 x 45 pieds. 1–800 x 45 "
Ascension totale par les écluses	$15\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Construction commencée en	1882
" terminée en	1890
Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	120
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles
Portes auxiliaires (autrefois 3).		2
Nombre d'écluses. d'ascension	26	25
Nombre d'écluses. de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 1 " 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds	$326\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	$10\frac{1}{4}$ "	14 "

Construction commencée à 10 pieds 3 pouces en	1824
" terminée en	1833
Agrandissement commencé à 14 pieds en	1872
" terminé en	1887

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 x 26½ pieds.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-WELLAND.

Longueur du canal	1¾ milles.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Construction commencée en	1888
Ouvert au trafic	1895
Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds et 3 pouces.
Ascension totale	18 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

Canaux de l'Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances intermé-diaires.	Distances totales à partir de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50
Canal de Carillon	¾	51
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57
Canal de Grenville	5¾	63
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Construction commencée en	1814	
" terminée	1816	
Reconstruction en bois	1833	
" en maçonnerie	1843	
	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimension de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 pieds.	9 pieds.

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5 "
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la ville d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1832

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Eclusage total. . .446½ pds { 282¼ d'ascension et 164 de chute. }	à l'eau haute.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	4½ "
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

CANAL DE PERTH.

Construction commencée en	1883.
" terminée en	1892.
Longueur du canal	7 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Ascension totale par les écluses	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au fond	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 " dans le roc. 60 " " l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel, à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

Sections de navigation.	Distances inter-médiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Construction commencée en	1844
" terminée en	1849
Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 " "
" " " l'ouest	690 " "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Construction commencée en	1831	
" terminée en	1843	
Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses :—		
Ecluse de prise d'eau nº 1 à Saint-Jean	122 pieds	de 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension nº 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
" " à la surface de l'eau	60 "	

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers

le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles..........	—	9
Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing........	$19\frac{1}{2}$	—
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely.	—	$14\frac{1}{2}$
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'......	$51\frac{3}{4}$	—
De Peterboro' à Lakefield......................	—	$9\frac{1}{2}$
De Lakefield à un point au delà du lac du Baume..	61	—
	$132\frac{1}{4}$	33
Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume....................		$165\frac{1}{4}$
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à $48\frac{3}{4}$ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog..................................		27

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ milles de long permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à $15\frac{3}{4}$ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4″ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon......	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Lindsay.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	" "
1	"	Bobcaygeon ..	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″	" "
1	"	Buckhorn....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh.....	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	" "
1	"	Pointe Young.	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″	" "
1	"	Peterboro'.. ..	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	" "
1	"	Hastings	134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″	" "
1	"	Chisholms.. ..	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "
13				

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée	1854
Construction terminée	1869
Agrandissement commencé	1875
" terminé	1881
Longueur du canal	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 pieds.
Ecluse	Une écluse de marée, 4 portes doubles
Dimensions	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée	1842
" terminée	1845
Longueur du canal	12 milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9
Largeur du canal au fond	80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

CANAUX PLUS ANCIENS.

Trois canaux ont précédé le canal de Beauharnois. Ce sont :

CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée	1779
" terminée	1780

CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

Construction commencée	1779
" terminée	1780

CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée	1782
" terminée	1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814 on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient :

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Construction commencée	1825
" terminée	1832

CANAL DESJARDINS.

Construction commencée	1826
" terminée	1837

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de $7\frac{1}{2}$ pieds.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES.

DU DÉTROIT DE BELLE-ISLE A PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPERIEUR PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires.	
			Intermédiaires.	Total jusqu'au détroit de Belle-Isle.
Détroit de Belle-Isle	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Pointe Ouest, Anticosti	"	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	"	6	649
Rimouski	Bic	"	12	661
Bic	Ile Verte	"	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	"	126	826
Québec	Trois-Rivières	" tête de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	"	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Pointe de la Cascade	Lac Saint-Louis	16	1,009¾
Pointe de la Cascade	Coteau-Landing	Canal Soulanges	14	1,021
Coteau-Landing	Cornwall	Lac Saint-Louis	30	1,053¾
Cornwall	Dickson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickson's-Landing	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Extrém. supér. de l'île Croyle	Pointe Farran	¾	1,071
Ext. supér. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrém. supér. de la Presqu'Ile.	Canal de la Pte-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg.	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	"	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Saint-Clair	25	1,635¾
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Saint-Clair	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Saut-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,885¾
Saut-Sainte-Marie	Tête du Saut-Sainte-Marie	Canal du Saut-Ste-Marie.	1	1,986¾
Tête du Saut-Sainte-Marie.	Pointe aux Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe aux Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe aux Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Isle à la tête du lac Supérieur, 73½ milles sont de navigation artificielle et 2,188¾ de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Isle à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Supérieur à la tête de marée est d'environ 600 pieds.

Le voyage par bateau à vapeur de Collingwood à Port-Arthur est de 510 milles ; de Depot-Harbor à Port-Arthur de 510 milles ; à Duluth de 644 milles ; à Chicago, de 525 milles, et à Milwaukee, de 442 milles

Tableau des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

N° de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Barrages.			Longueur en milles du canal artificiel à chaque station.
			No.	Ascens'n à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.	
		Milles.		Montée. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	
2	Hartwell	4¼	2	22 0	....	100	28	4·00
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burrit's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·66
12	Old-Slys	60½	2	11 6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	First-Rapids ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	0·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	....	....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	....	....	... .	1·25
17	Chaffey	92	1	12 9	....	....	....	0·13
18	Davis	94½	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones's-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	" Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126½	....	....	...	....	....	....
	Chute totale à l'eau basse	....	...	165 4	....	....	....	....
	Total	....	47	....	24	15,472	....	16·46

INDEX.

STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION 1910.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1911

(*Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.*)

A. W. CAMPBELL

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

[N° 20b—1912.]

Au Feld-Maréchal Son Altesse Royale le prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathcarn, Earl de Sussex en la Pairie du Royaume-Uni), Prince du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe Cobourg et Gotha, Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière; Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de St-André; Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice ; Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté ; Grand Maître de l'Ordre très honorable du Bain ; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde ; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges ; Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très éminent de l'Empire des Indes; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal Victoria ; Aide-de-Camp particulier de Sa Majesté, le Roi ; Gouverneur-général et Généralissime du Canada.

Plaise à Votre Altesse Royale :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1911.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1911.

Ceci est le cinquième rapport compilé d'après la série d'articles qui a été mise en vigueur le premier juillet 1906.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,
OTTAWA, 15 novembre 1911.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,
Sous ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1911.

C'est la cinquième année où la nouvelle méthode de rendre les comptes a été appliquée, et la valeur de données exactement comparable va maintenant être plus évidente quelle ne l'était au commencement. L'institution de noms absolument uniformes pour classification n'a pas seulement placé notre travail des statistiques sur une base satisfaisante, mais elle a rendu aux chemins de fer du Canada en général un service signalé.

Bien que plusieurs compagnies qui font des rapports aient retardé à nous les adresser, je suis heureux de dire qu'il n'y a pas eu une seule abstention.

Les faits de statistique des tableaux joints ci-dessous accusent une année de croissance constante et satisfaisante dans le développement des chemins de fer pour tout le pays.

Durant l'année la juridiction de ce service a été étendue pour l'assignation des statistiques relatives aux messageries et aux compagnies de téléphone et de télégraphe qui opèrent au Canada. Beaucoup de renseignements ont été recueillis relativement aux compagnies de messagerie et aux compagnies de téléphone, et des rapports vont être déposés devant vous aussitôt que le travail de la mise en tableaux aura été complété.

Avec l'assistance du département des Affaires extérieures, nous nous sommes efforcés de réunir les statistiques de chemins de fer de tous les pays étrangers importants, et une partie des données ainsi réunies va être présenté sous forme de tableau comme faisant partie du présent rapport

PARCOURS DES CHEMINS DE FER.

Le parcours total des chemins de fer dont il est fait rapport pour l'année est de 25,400 milles, ce qui représente une augmentation de 669 milles sur celui de 1910. Soixante et dix pour cent de cette augmentation se sont produits dans les provinces de l'ouest.

Le 30 juin dernier, il y avait environ 1,600 milles de chemin de fer de plus en opération réelle dans le pays, mais on les a officiellement considérés comme étant encore en construction.

On a jugé bon de recueillir cette année des renseignements aussi complets que possible relativement au parcours de voie fermée en construction partout le Dominion et les faits sont ainsi qu'il suit :

Province.	Nivelés ou en train d'être nivelés.	Voie posée ou en train d'être posée.	En opération.
	Milles.	Milles.	Milles.
Alberta	1,120·50	460·20	107·34
Saskatchewan	1,734·00	1,328·65	600·00
Manitoba	459·09	385·74	302·00
Ontario	1,592·22	792·17	466·56
Québec	655·70	402·38	....
Colombie-Britannique	380·17	198·10	101·60
Nouvelle-Ecosse	14·89	5·50	....
Nouveau-Brunswick	266·06	256·60	....
Total	6,222·63	3,833·34	1,577 50

En outre du parcours indiqué dans le tableau qui précède, on peut sûrement présumer que 2,500 milles de voie ferrée additionnelle ont été établis ou arpentés ou étaient en voie de l'être le 30 juin dernier. On verra que l'activité la plus grande dans la construction des chemins de fer s'est produite dans les provinces de l'ouest.

Le relevé du parcours des chemins de fer depuis 1835 est ainsi qu'il suit :

Année.	Milles en opération.	Année.	Milles en opération.
1835	0	1874	4,331
1836	16	1875	4,804
1837	16	1876	5,218
1838	16	1877	5,782
1839	16	1878	6,226
1840	16	1879	6,858
1841	16	1880	7,194
1842	16	1881	7,331
1843	16	1882	8,697
1844	16	1883	9,577
1845	16	1884	10,273
1846	16	1885	10,773
1847	54	1886	11,793
1848	54	1887	12,184
1849	54	1888	12,163
1850	66	1889	12,628
1851	159	1890	13,151
1852	205	1891	13,838
1853	506	1892	14,564
1854	764	1893	15,005
1855	877	1894	15,627
1856	1,414	1895	15,977
1857	1,444	1896	16,270
1858	1,863	1897	16,550
1859	1,994	1898	16,870
1860	2,065	1899	17,250
1861	2,146	1900	17,657
1862	2,189	1901	18,140
1863	2,189	1902	18,714
1864	2,189	1903	18,988
1865	2,240	1904	19,431
1866	2,278	1905	20,487
1867	2,278	1906	21,353
1868	2,270	1907	22,452
1869	2,524	1908	22,966
1870	2,617	1909	24,104
1871	2,695	1910	24,731
1872	2,899	1911	25,400
1873	3,832		

Le relevé de parcours qui précède ne comprend pas les 1,577·50 milles de chemin de fer en exploitation réelle le 30 juin, mais ils sont considérés officiellement comme étant encore en voie de construction.

La répartition du nombre de milles de chemin de fer par provinces, pour 1911 est la suivante :

Provinces.	Milles.	Augmentation
Ontario	8,321·72	91·47
Québec	3,881·65	86·71
Manitoba	3,466·18	245·56
Saskatchewan	3,120·72	188·82
Alberta	1,494·24	5·82
Colombie-Britannique	1,841·89	9·61
Nouveau-Brunswick	1,548·60	26·95
Nouvelle-Ecosse	1,353·82	3·26
Ile-du-Prince-Edouard	269·33	....
Yukon	101·71	10·80
Total	25,399·86	669·00

Le développement du nombre de milles de chemin de fer par provinces, durant les cinq dernières années, est comme suit :

Provinces.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Ontario	7,638	7,933	8,229	8,230	8,322
Québec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882
Manitoba	3,074	3,111	3,205	3,221	3,466
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494
Colombie-Britannique	1,686	1,733	1,796	1,832	1,892
Nouveau-Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548
Nouvelle-Ecosse	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354
Ile-du-Prince-Edouard	267	267	269	269	269
Yukon	91	91	91	91	102

L'augmentation des voies doubles durant l'année a été de 66·55 milles et des voies de garage et d'évitement a été de 394·56 milles. Le relevé sous ce rapport pour cinq ans est ainsi qu'il suit :

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Voies doubles	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610
Voies de garage et d'évitement	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550

En combinant les voies simples, les voies doubles, les voies de garage et les voies d'évitement, le résultat obtenu depuis 1907 est celui qui suit :

Année.	Milles.	Augmentation
1907	27,967	....
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130

CAPITAL DES CHEMIMS DE FER.

Durant l'année 1911, $61,650,300 ont été ajoutés au passif en capital des chemins de fer du Canada, et $56,741,214 ont été ajoutés à la dette consolidée, ce qui fait un total de $118,391,514. Ces additions ont porté la totalité du passif en capital au chiffre de $1,528,689,201.

La comparaison du passif en capital de 1911 avec celui de 1910 donne le résultat qui suit :

Capital.	1910.	1911.	Augmentation.
	$	$	$
Actions	687,557,387	749,207,687	61,650,300
Dette consolidée	722,740,300	779,481,514	56,741,214
Total	1,410,297,687	1,528,689,201	118,391,514

La dette consolidée de 1910 et de 1911 a été répartie sous les rubriques qui suivent :

Dette consolidée.	1910.	1911.
	$	$
Obligations	696,677,305	732,693,760
Obligations diverses	8,365,077	13,079,015
Obligations de revenu	5,036,546	20,036,546
Obligations de Cie de trust pour matériaux de ch. de fer	12,661,372	13,672,193
Total	722,740,300	779,481,514

Il est d'usage dans tous les pays de diviser le capital total des chemins de fer par le parcours, afin de démontrer le passif par mille de la ligne. Si l'on en agissait ainsi au Canada, le résultat serait de $60,184. Cela, cependant, ne serait pas exact. Il faut faire certains règlements, tant relativement au passif en capital et relativement au parcours des chemins de fer avant qu'on ne puisse arriver à l'estimation voulue et au chiffre certain. Dans le relevé de capital ci-dessus se trouve le passif du capital et des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, par exemple, qui s'élève à $120,599,500. Ceci doit être réduit pour la raison bien suffisante que le parcours de ce chemin de fer qui est encore en construction n'est pas compris dans les 25,400 milles de voie ferrée qui sont en exploitation réelle. D'un autre côté, le parcours des lignes possédées et exploitées par le gouvernement se montant à 2,072 milles, et le parcours du Sydney et Louisbourg et de la Nova Scotia Steel Co., s'élevant à 77 milles, et auquel aucun capital n'est attaché, doit être soustrait du parcours diviseur, ce qui fait 2,249 milles en tout.

Il y a encore un autre facteur. Dans le relevé du capital il y a redoublement qui provient de l'émission d'actions et d'obligations de la part des compagnies qui acquièrent pour l'obtention du contrôle des actions et des obligations des lignes acquises. Le montant de ce redoublement n'a jamais été déterminé d'une façon définitive. mais on sait qu'il est d'au moins $210,000,000.

Si l'on fait les réductions indiquées, le passif du capital des chemins de fer du Canada se trouve fixée $1,398,089,701, et le parcours pour lequel cette somme doit être

divisée est de 23,251. Si l'on fait le calcul sur cette base, on verra que le passif du capital s'élève à $55,829 par mille.

Puisque les chemins de fer du Canada possédés et exploités par l'Etat n'ont pas de passif en capital, dans le sens qu'ils aient des émissions d'actions et d'obligations, les faits relativement au coût de ces chemins de fer en capital ne sont pas sans intérêt.

Lignes du gouvernement.	Milles de voie.	Coût du capital.	Coût par Mille.
		$	$
Intercolonial	1,450	92,937,546	64,095
Ile du Prince-Edouard	269	8,559,685	31,820
Témiskaming et Ontario N	295	16,181,835	54,854
New Brunswick C. & Ry	58	1,936,600	33,389

Pour la première fois, est ci-joint un tableau qui indique les faits relativement au passif en capital des chemins de fer du Canada depuis 1876 :—

Année.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1876	180,955,657	76,079,531	257,035,188
1877	182,578,994	79,676,382	262,255,376
1878	191,331,767	83,710,938	275,042,705
1879	192,674,553	81,151,628	273,826,181
1880	189,956,177	80,661,316	270,617,493
1881	199,527,981	84,891,313	284,419,293
1882	216,468,465	92,487,932	306,956,397
1883	269,092,615	102,134,295	371,226,910
1884	285,077,822	109,310,963	394,388,785
1885	312,183,162	141,370,963	453,553,125
1886	317,141,948	169,359,306	486,501,254
1887	324,128,738	194,801,553	518,930,291
1888	327,493,882	228,617,728	556,111,610
1889	332,559,672	261,675,226	584,234,898
1890	338,177,386	266,885,707	605,063,093
1891	339,769,786	292,291,654	632,061,440
1892	344,400,282	305,120,200	649,520,482
1893	371,877,287	307,225,888	679,103,175
1894	361,760,508	327,003,803	688,764,311
1895	361,449,590	330,785,546	692,235,136
1896	361,075,340	336,137,601	697,212,941
1897	367,611,048	348,834,086	716,445,134
1898	378,151,790	354,946,865	733,098,655
1899	391,300,360	362,053,495	753,353,855
1900	410,326,095	373,716,704	784,042,799
1901	424,414,314	391,696,523	816,110,837
1902	460,401,863	404,806,847	865,208,710
1903	483,770,312	424,100,762	907,871,074
1904	492,752,530	449,114,035	941,866,565
1905	526,353,951	465,543,967	991,897,918
1906	561,655,395	504,226,234	1,065,881,629
1907	588,563,591	583,369,217	1,171,937,808
1908	607,891,349	631,869,664	1,239,761,013
1909	647,534,647	660,946,769	1,308,481,416
1910	687,557,387	722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687	779,481,514	1,528,689,201

Les rapports entre les dividendes et les recettes nettes au capital-actions depuis cinq ans sont indiqués dans les tableaux qui suivent :—

Années.	Dividendes servis	Capital-actions.	Pour cent.
	$	$	
1907	12,760,435	588,568,591	2.17
1908	12,955,243	607,891,349	2.11
1909	19,230,126	647,534,647	2.97
1910	21,747,914	687,557,387	3.16
1911	30,577,740	749,207,687	4.08

	Recettes nettes.	Capital-actions.	Pour cent.
	$	$	$
1907	42,989,537	588,568,591	7.30
1908	39,614,171	607,891,349	6.51
1909	40,456,252	647,534,647	6.24
1910	53,550,777	687,557,387	7.78
1911	57,698,709	749,207,687	7.70

Des renseignements détaillés relativement au passif en capital de chaque corporation de chemin de fer se trouvera au tableau 4.

AIDE AUX CHEMINS DE FER.

L'aide à la construction des chemins de fer apparaît sous trois formes—subventions en espèces, concessions de terrains et garanties—et, autant qu'il a été possible de s'en assurer, les faits de ces trois formes d'aide sont réunis. Le tableau 5 donnera des renseignements en détail relativement à chaque chemin de fer.

Les versements de subventions en espèces durant l'année se sont élevés à $1,426,192, contre $1,789,723 en 1910. Ces versements provenaient des sources qui suivent :—

Du dominion	$ 1,284,892
Des provinces	82,300
Des municipalités	59,000
Total	$ 1,426,192

Le compte relatif aux subventions en espèces était, le 30 juin ainsi qu'il suit :—

Année.	Gouvernement fédéral.	Provinces.	Municipalités.
	$ c.	$ c.	$ c.
1876	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,384,005 70
1877	16,235,185 33	4,338,498 02	5,606,799 31
1878	26,438,914 96	14,292,002 29	6,877,078 63
1879	26,438,914,96	14,593,001 91	7,408,478 63
1880	32,761,920 65	17,639,206 60	8,310,944 63
1881	37,629,207 33	*a*16,676,266 29	8,395,944 63
1882	37,731,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1883	49,548,639 93	18,342,102 80	9,617,055 94
1884	†78,123,918 18	19,836,055 93	9,875,055 94
1885	92,762,967 17	19,137,719 93	11,034,450 43
1886	87,426,814 52	19,338,679 93	11,310,892 43
1887	91,228,674 03	21,204,993 01	11,500,892 43
1888	*c*90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 43
1889	91,888,491 21	24,036,306 80	11,699,724 43
1890	93,889,277 76	25,086,285 41	11,786,224 43
1891	96,529,524 07	25,731,965 43	11,907,009 43
1892	97,601,639 53	26,997,435 78	14,139,234 99
1893	100,422,165 09	28,229,355 49	14,272,456 99
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1895	‡103,451,148 93	29,727,512 63	14,376,686 99
1896	101,961,763 91	30,055,946 30	14,463,756 99
1897	102,458,434 71	31,171,346 65	15,902,367 99
1898	103,878,261 66	31,495,555 48	15,928,167 99
1899	107,030,639 24	31,656,725 57	16,005,429 28
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1901	110,225,503 43	32,395,522 67	16,302,514 45
1902	112,324,091 13	33,145,320 84	16,539,104 03
1903	113,791,113 47	32,809,728 41	16,651,044 46
1904	115,875,668 31	34,496,917 84	17,346,634 36
1905	117,145,511 67	40,415,630 27	17,420,085 65
1906	118,474,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1907	128,827,648 77	*b*35,123,130 80	17,601,945 77
1908	133,049,376 07	35,191,414 80	17,637,827 21
1909	135,549,987 71	35,588,526 15	17,824,823 60
1910	*d*146,932,179 71	35,837,060 16	17,983,823 60
1911	148,217,071 75	35,919,360 16	18,042,823 60

*Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord ; n'a pas été rapporté dans la suite.

† Y compris le prêt de $29,880,912 au chemin de fer Pacifique-Canadien ; n'a pas été rapporté dans la suite.

c Prolongement de l'Est, $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.

‡ Total inexact de $2,394,000 porté au compte du chemin de fer de la Rive-Sud.

a Diminution $1,044,000 accordée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick au chemin de fer Saint-Jean et Maine.

b Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Temiskaming and Northern Ontario," $10,570,549) comme précédemment.

d Ce montant comprend les $10,000,000, prêtés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sous l'empire du chap. 19 des Lois de 1909.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces depuis 1875.

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	....	....	....	....	....	....	....
1876	1,884,719 43	228,521 00	....	2,000,900 00	....	....	4,203,240 43
1877	1,838,677 02	336,821 00	....	2,163,000 00	....	....	4,338,498 02
1878	2,229,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00	....	....	6,970,402 29
1879	2,549,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00	....	....	7,290,402 29
1880	2,992,037 02	1,415,493 27	818,750 00	2,754,000 00	....	....	7,970,280 29
1881	3,183,037 02	1,578,443 27	823,330 00	2,754,000 00	....	....	8,338,810 29
1882	3,702,537 02	1,600,992 27	823,330 00	2,763,665 00	....	....	8,890,524 29
1883	3,792,611 69	2,116,540 11	823,330 00	2,763,665 00	....	....	9,496,146 80
1884	4,012,908 02	2,186,125 91	1,578,601 00	3,180,465 00	....	....	10,958,989 93
1885	4,504,984 52	2,428,239 41	1,628,601 00	3,466,165 00	....	....	12,027,989 93
1886	5,983,985 52	2,705,714 41	1,628,601 00	3,475,165 00	....	....	14,179,715 93
1887	5,984,007 52	3,276,071 81	1,653,903 68	3,865,165 00	....	386,250 00	16,674,174 01
1888	5,948,007 52	4,788,319 41	1,654,776 13	4,243,091 89	37,500 00	1,945,000 00	18,572,701 95
1889	5,948,007 52	4,784,105 41	1,913,495 09	4,261,245 10	37,500 00	1,981,000 00	18,961,353 12
1890	6,014,015 52	5,166,365 33	1,952,195 87	4,208,965 48	37,500 00	2,380,690 00	19,831,732 56
1891	6,069,565 12	6,237,866 03	2,005,865 87	4,311,385 18	37,500 00	2,390,690 00	21,052,872 20
1892	6,171,181 44	7,583,060 76	2,099,404 77	4,365,355 71	37,500 00	2,390,690 00	22,647,192 68
1893	6,391,932 74	7,864,561 83	2,121,944 55	4,425,281 81	37,500 00	2,623,286 77	23,464,507 70
1894	6,402,738 24	9,345,115 38	2,125,344 55	4,432,481 81	37,500 00	2,625,561 77	24,968,741 75
1895	6,747,685 24	9,984,348 09	2,158,847 10	4,453,800 00	37,500 00	2,625,561 77	26,007,742 20
1896	6,932,388 24	10,072,942 06	2,208,847 10	4,455,780 00	37,500 00	2,625,561 77	26,333,019 17
1897	7,119,065 63	10,859,484 01	2,258,847 10	4,462,670 71	37,500 00	2,625,561 77	27,363,129 22
1898	7,200,003 59	11,100,334 88	2,304,847 10	4,499,010 71	37,500 00	2,625,561 77	27,767,258 05
1899	7,281,129 63	11,206,833 10	2,304,847 10	4,506,040 71	37,500 00	2,703,061 77	28,039,412 31
1900	7,406,992 59	11,217,864 63	2,304,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,789,061 77	28,285,306 80
1901	7,819,928 65	11,590,489 84	2,522,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,796,837 02	29,296,643 32
1902	8,392,817 69	11,995,282 16	2,582,847 10	4,542,939 71	37,500 00	2,796,888 02	30,348,274 68
1904	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,887 02	31,724,633 78
1904	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,887 02	31,724,633 78
1905	8,562,504 47	12,259,285 66	3,991,192 75	4,580,934 71	37,500 00	2,872,887 02	32,304,304 61
1096	8,737,722 41	12,304,470 16	4,425,267 20	4,585,537 71	121,135 00	2,872,887 02	33,047,019 50
1907	8,739,796 04	12,304,470 16	6,274,498 20	4,616,237 71	127,135 00	2,872,887 02	34,935,024 13
1908	8,783,296 04	12,304,470 16	6,324,400 75	4,707,486 71	780,209 00	2,872,887 02	35,872,749 68
1909	9,038,296 03	12,328,196 52	6,336,788 75	4,807,486 71	786,209 00	2,878,887 02	36,169,864 03
1910	9,198,616 04	12,328,196 52	6,384,299 75	4,851,486 71	792,209 00	2,878,887 02	36,424,395 04
1911	9,204,616 04	12,333,196 52	6,384,299 75	4,907,486 71	798,209 00	2,878,887 02	36,506,665 04

Les contributions des municipalités, établies par provinces, ont été comme suit:—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	3,774,620 13	513,000 00	....	127,500 00	....	....	....	4,415,120 13
1876	4,460,505 70	513,000 00	....	210,500 00	....	....	....	5,384,005 70
1877	4,748,299 31	635,000 00	....	223,500 00	....	....	....	5,606,799 31
1878	5,085,434 01	1,323,144 62	175,000 00	293,500 00	....	....	....	6,877,078 63
1879	5,407,934 01	1,532,044 62	175,000 00	293,500 00	....	....	....	7,408,478 63
1880	5,988,300 01	1,854,144 62	175,000 00	293,500 00	....	....	....	8,310,944 63
1881	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	....	....	....	8,395,944 63
1882	6,673,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	....	....	....	9,080,944 63
1883	6,948,411 32	2,125,144 62	250,000 00	293,500 00	....	....	....	9,617,055 94
1884	7,178,411 32	2,150,144 62	250,000 00	296,500 00	....	....	....	9,875,055 94
1885	8,027,805 81	2,195,144 62	250,000 00	296,500 00	....	265,000 00	....	11,034,450 43
1886	8,207,805 81	2,255,986 62	250,000 00	296,500 00	....	480,600 00	....	11,310,892 43
1887	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00	....	11,500,892 43
1888	8,055,305 81	2,495,144 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	....	11,625,050 43
1889	8,055,305 81	2,569,818 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	....	11,699,724 43
1890	8,085,305 81	2,626,318 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	....	11,786,224 43
1891	8,120,305 81	2,644,418 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	11,907,009 43
1892	10,261,244 37	2,735,714 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,139,243 99
1893	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,272,456 99
1894	10,391,607 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,374,610 99
1895	10,393,683 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,376,686 99
1896	10,480,753 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,463,756 99
1897	11,890,364 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	15,902,367 99
1898	11,916,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	15,928,167 99
1899	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,005,429 28
1900	12,050,164 37	2,865,718 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,173,303 45
1901	12,102,164 37	2,942,929 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,302,514 45
1902	12,163,164 37	3,118,519 20	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,539,104 03
1903	12,189,104 80	3,118,519 20	456,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,651,044 46
1904	12,862,147 80	3,125,727 17	471,898 10	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,621 29	17,346,634 36
1905	12,930,290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1906	12,961,290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	162,952 50	490,600 00	22,261 29	17,576,538 15
1907	12,966,197 80	3,127,536 08	481,898 10	341,500 00	171,952 50	490,600 00	22,261 29	17,601,945 77
1908	12,983,079 24	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	180,952 50	490,600 00	22,261 29	17,637,827 21
1909	13,161,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	189,952 50	490,600 00	22,261 29	17,824,823 60
1910	13,311,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 50	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60

Afin de faire mieux comprendre les relevés ci-dessus relatifs aux subventions en argent, l'on soumet les divisions suivantes :—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en argent	$ 79,695,164 62
Prêts	25,576,533 33
Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique-Can.	37,785,319 97
Subvention versée au gouvernement de Québec	5,160,053 83
Total	$148,217,071 75

PROVINCES.

Subventions en argent	$ 32,869,330 16
Prêts	2,750,030 00
Souscriptions d'actions	300,000 00
Total	$ 35,919,360 16

MUNICIPALITÉS.

Subventions en argent	$ 12,798,824 98
Prêts	2,404,498 62
Souscriptions d'actions	2,839,500 00
Total	$ 18,042,823 60

L'état relatif aux subventions en terres au 30 juin dernier était comme suit :—

—	Acres.
Gouvernement fédéral	32,004,486
Province de Québec	13,324,950
Province de la Colombie-Britannique	8,119,221
Province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Province de la Nouvelle-Ecosse	160,000
Total	55,256,429

Une analyse des subventions en terre du gouvernement fédéral donne le résultat suivant :—

—	Acres.
Alberta Railway and Irrigation Co. (autrefois Northwest Coal and Navigation Co.)	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway Co	1,893,841
Canadian Northern Railway Co. (à partir d'un point sur le Pacifique-Canadien jusqu'à la baie d'Hudson) Canad. Northern Railway Co. (autrefois Lake Manitoba and Canal Co.)	3,451,533
Canadian Pacific Railway Co. (ligne-mère)	18,212,270
Prolongement Pipestone sur le Pacifique-Canadien, embranchement de Souris	278,818
Embranchement Souris du Pacifique-Canadien	1,423,640
Great Northwest Central Railway Co. (autrefois Northwest Central Railway Co.)	320,000
Manitoba and Northwestern Railway Co	1,501,376
Manitoba Southeastern Colonization Railway	1,399,640
Manitoba and Southeastern Railway Co	682,572
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,627,536
Saskatchewan and Western Railway Co	98,880
Total	32,004,486

Il est impossible d'assigner une valeur en argent à ces concessions de terrains. La province de Québec a adopté la politique d'accorder aux concessionnaires l'option d'accepter de l'argent pour tenir lieu des terrains au taux de 52 cents l'acre, et ce droit a été exercé relativement à presque toute l'étendue indiquée dans le tableau qui précède. Dans le cas des concessions de terrains de l'ouest, cependant, plusieurs millions d'acres sont encore en la possession des corporations de chemin de fer, et la valeur du prix de vente a constamment monté depuis des années.

GARANTIES.

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux depuis quelques années ont donné de l'aide sérieuse aux entreprises de chemin de fer par la garantie des obligations. Les faits sont ainsi qu'il suit :—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903). La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p. c. par année durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 2, 7 et 8 Ed. VII (1908). La garantie est pour le capital, débenture stock de £1,622,586 19s. 9d. sterling et l'intérêt de cette somme au taux de $3\frac{1}{2}$ p. c. par année durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908 ; intérêt payable tous les six mois ; date de la garantie, 21 octobre 1908.

3. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 34, 4 Ed. VII (1904). La garantie est pour une somme équivalente à 75 p. c. du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en septembre 1905, £2,000,000, en 1909, £2,000,000 en 1910.

Le montant représenté par les garanties ci-dessus est de £10,745,874, ou $52,439,865.

MANITOBA.

Au chemin de fer Canadian-Northern :—

Lignesmères et embranchements dans le Manitoba	$12,154,073 33
Têtes de lignes à Winnipeg	3,000,000 00
Division d'Ontario	5,745,576 67
Total	$20,809,660 00

ALBERTA.

Les garanties de cette province en cours au 31 juin 1910, se montaient à $25,743,-000, divisées comme suit :—

Chemin de fer Canadian-Northern	$11,960,000
Embranchement du Grand-Tronc-Pacifique	6,383,000
Alberta and Great Waterways Co	7,400,000
Total	$25,743,000

SASKATCHEWAN.

Au chemin de fer Canadian-Northern—au taux de $13,000 par mille sur 730 milles d'embranchements—$9,490,000.

Aux embranchements de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—au taux de $13,000 par mille sur 193 milles—$2,509,000.

Total des garanties—$11,999,000.

ONTARIO.

A la Compagnie Canadian-Northern Ontario,—garantie d'intérêt sur obligations représentant $7,860,000.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Halifax & South Western,—Prêt de $13,300 par mille, ce qui, sur un total de 372 milles, représenterait $5,022,000, garantis par hypothèque, avec droits de prendre possession, de vendre ou d'exploiter le chemin de fer advenant que les conditions du contrat ne soit pas observées.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Au Canadian-Northern-Pacifique—Garantie de l'intérêt à quatre pour cent par année sur près de 600 milles à $35,000 par mille pour 30 ans—$21,000,000.

Shuswap et Okanagan—Garantie de l'intérêt sur $1,249,760 durant 25 ans, à 4 p. c.

Victoria et Sydney.—Garantie de l'intérêt sur $300,000, durant 25 ans, à 2 p. c,

Nakusp et Slocan.—Garantie du capital et de l'intérêt, sur obligations représentant $647,072, durant 25 ans, à 4 p. c.

Total des garanties—$23,196,832.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Garantie de l'intérêt sur les obligations du New-Brunswick Coal and Railway, s'élevant à $700,000.

QUÉBEC.

Obligations de la compagnie de chemin de fer Montréal et Western.—$476,000.

Sommaire des états ci-dessus relatifs aux garanties :—

Gouvernement fédéral	$52,439,865
Manitoba	20,899,660
Alberta	25,743,000
Saskatchewan	11,999,000
Ontario	7,860,000
Nouvelle-Ecasse	5,022,000
Colombie-Britannique	2,196,8ç2
Nouveau-Brunswick	700,000
Québec	476,000
Total des garanties	$127,336,357

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Au cours de l'année terminée le 30 juin 1911, il a été transporté par les chemins de fer du Canada 37,097,718 voyageurs et 79,884,282 tonnes de marchandises. Ces chiffres accusent sur l'année précédente une augmentation de 1,203,143 voyageurs et de 5,401,416 tonnes de marchandises.

L'histoire du mouvement des voyageurs depuis 1875 est ainsi qu'il suit :

Année	Voyageurs transportés.	Année.	Voyageurs transportés.
1875	5,190,416	1894	14,462,498
1876	5,544,814	1895	13,987,580
1877	6,073,233	1896	14,810,407
1878	6,443,924	1897	16,171,338
1879	6,523,816	1898	18,444,049
1880	6,462,948	1899	19,133,365
1881	6,943,671	1900	21,500,175
1882	9,352,335	1901	18,385,722
1883	9,579,984	1902	20,679,974
1884	9,982,358	1903	22,148,742
1885	9,672,599	1904	23,640,765
1886	9,861,024	1905	25,288,723
1887	10,698,638	1906	27,989,782
1888	11,416,791	1907	32,137,319
1889	12,151,105	1908	34,044,992
1890	12,821,262	1909	32,683,309
1891	13,222,568	1910	35,894,575
1892	13,533,414	1911	37,097,718
1893	13,618,027		

Et le mouvement des marchandises est ainsi qu'il suit :

Année.	Tonnes de marchandises transportées, 2,000 liv.	Année.	Tonnes de marchandises transportées, 2,000 liv.
1875	5,670,837	1894	20,721,116
1876	6,331,757	1895	21,524,421
1877	6,859,796	1896	24,266,825
1878	7,883,472	1897	25,300,331
1879	8,348,810	1898	28,785,903
1880	9,938,858	1899	31,211,753
1881	12,065,323	1900	35,946,183
1882	13,575,787	1901	36,999,371
1883	13,266,255	1902	42,376,527
1884	13,712,269	1903	47,373,417
1885	14,659,271	1904	48,097,519
1886	15,670,460	1905	50,893,957
1887	16,356,335	1906	57,966,713
1888	17,172,759	1907	63,866,135
1889	17,928,626	1908	63,071,167
1890	20,787,469	1909	66,842,258
1891	21,753,021	1910	74,482,866
1892	22,189,923	1911	79,884,282
1893	22,003,599		

On verra qu'en 1875 le nombre des voyageurs et le nombre des tonnes de marchandises transportées étaient à peu près les mêmes. Subséquemment, le développement du trafic des marchandises a marché plus rapidement que le développement des opérations du service des voyageurs.

SERVICE DES VOYAGEURS.

Le nombre des voyageurs transportés en 1911 a été de 37,099,718—soit une augmentation de 3.3 pour cent sur les chiffres de 1910.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille, a été de 2,605,968,924 représentant une augmentation de 139,239,260, si on le compare au chiffre de l'année précédente.

La densité du trafic des voyageurs—telle que représentée par le nombre des voyageurs transportés à un mille par mille de voie ferrée—a été de 102,597. Ces chiffres accusent une augmentation de 2,855 sur ceux de 1910. L'augmentation depuis 1907 a été de 11,676.

Le nombre des voyageurs transportés par mille de voie ferrée a été de 1,460 contre 1,451 en 1910. L'augmentation depuis 1907 quand ce renseignement a d'abord pu être obtenu, n'avait été que de 29. ce qui semble indiquer que les nouvelles lignes de chemin de fer ont tenu le pas avec la croissance du mouvement des voyageurs sur les lignes plus anciennes. Les chemins de fer qui viennent d'être construits donnent invariablement une faible proportion de mouvement des voyageurs.

La moyenne des recettes des voyageurs par mille, que l'on comprend généralement comme étant le taux des voyageurs par mille pour les fins de la comparaison—et obtenue par la division du nombre des voyageurs transportés un mille par le chiffre de la recette provenant de la vente des billets—a été de 1.994 cents. Ceci a été une augmentation de .078 sur les chiffres 1910.

Le total des recettes du mouvement des voyageurs, qui signifient l'opération des trains de voyageurs a été de $58,317,998.45. Sur ce chiffre, cependant, les recettes provenant des voyageur directement a été de $50,566,893,98. Le tableau 7, dans le corps du présent rapport, indiquera comment a été composée cette différence, et aussi les détails relatifs à chaque chemin de fer.

La moyenne du nombre des voyageurs dans chaque train a été de 60—une augmentation de un sur le chiffre de l'année précédente.

La moyenne des trajets effectués par les voyageurs a été de 70 milles, contre 69 milles en 1910 et 62 milles en 1909.

La moyenne des recettes par voyageur a été de $1,360—représentant une augmentation de .078 sur les chiffres de 1910. Ce résultat s'accorde avec les faits énoncés dans les paragraphes qui précèdent, savoir que la moyenne du trajet effectué a été de 70 milles, et que la moyenne de la recette provenant du voyageur par mille a été de 1.944 cent.

Les trains de voyageurs ont parcouru en 1911 une distance totale de 39,985,911 milles contre 35,022,541 milles en 1910. Les trains mixtes ont parcouru une distance totale de 6,277,468 milles comparativement à 6,441,440 l'année précédente.

Les recettes par mille de trains de voyageurs, c'est-à-dire celles provenant de la vente des billets, des pertes, des messageries, des bagages, etc., ont été de $1,348—soit une amélioration de .072 sur 1910. Suit un résumé commode des faits énoncés plus haut :

——	1907.	1908.	1909.
Milles de chemin de fer	22,452	22,966	24,104
Nombre de voyageurs	32,137,319	34,044,992	32,683,309
Voyageurs transportés, un mille	2,049,549,813	2,081,960,864	2,033,001,225
Voyageurs transportés, un mille par mille de ch. de fer	90,921	90,654	84,342
Voyageurs transportés, par mille de ch. de fer	1,431	1,482	1,355
Moyenne de milles effectués par voyageur	64	61	62
Moyenne des voyageurs par train	56	54	51
Nombre de milles parcourus par les trains de voy. mixtes	30,220,461	31,950,349	32,295,730
Nombre de milles parcourus par les trains de voy. mixtes	5,971,414	6,210,807	7,061,580
Recettes provenant de la vente des billets	$39,184,437	$39,992,503	$39,073,488
Recettes provenant du service des voyageurs	$45,730,652	$46,854,158	$45,282,326
Moyenne de recettes par voyageur	$1·219	$1·174	$1·195
Moyenne de recettes par voyageur par mille (cts)	1·911	1·920	1·921

——	1910.	1911.	—
Milles de chemin de fer	24,731	25,400	
Mombre de voyageurs	35,894,575	37,097,718	
Voyageurs transportés, un mille	2,466,729,664	2,605,968,924	
Voyageurs transportés un mille par mille de ch. de fer	99,742	102,597	
Voyageurs transportés par mille de ch. de fer	1,451	1,460	
Moyenne de milles effectués par voyageur	69	70	
Moyenne des voyageurs par train	59	60	
Nombre de milles parcourus par les trains de voy. (mixtes)	35,022,541	36,985,911	
Nombre de milles parcourus par les trains de voy. (mixtes)	6,441,440	6,277,468	
Recettes provenant de la vente des billets	$46,018,880	$50,566,894	
Recettes provenant du service des voyageurs	$52,956,219	$58,317,998	
Moyenne de recettes par voyageur	$1·282	$1·360	
Moyenne de recettes par voyageur par mille (cts)	1·866	1·944	

MARCHANDISES.

Durant l'année 1911 le volume du trafic des marchandises s'est élevé à 79,884,282 tonnes, indiquant une augmentation de 5,401,416 tonnes sur 1910, ou égale à 7·2 pour cent.

Le nombre des tonnes transportées au mille a été de 16,048,478,295 —un gain de 336,350,594 comparativement aux chiffres de l'année précédente.

Le nombre de tonnes transportées un mille par mille de chemin de fer, considéré comme exprimant la densité du trafic des marchandises a été de 631,829, soit une diminution de 3,492 sur les chiffres de 1910. Ceci est provenu de la constrnction de nouvelles voies ferrées qui n'ont pas rapporté de recettes.

La moyenne des recettes par tonne par mille, qui est la règle acceptée pour l'appréciation comparative des taux de transport, ou du pouvoir de réaliser des gains, parmi les chemins de fer a été de ·777 cent. Ce résultat était de ·038 plus élevé que celui de 1910.

Les recettes provenant de marchandises ont été de $124,743,015.31 indiquant une amélioration de $8,513,121.25 sur 1910.

Les recettes totales provenant des marchandises, ou les recettes de toutes sources provenant directement ou indirectement du trafic des marchandises ont été de $126,-570,033.52, soit d'une augmentation de $9,072,929.49 pour l'année.

Les recettes brutes provenant des marchandises se sont montées à $4,983.09 par mille de voie ferrée ou à $283.33 de plus que pour l'année 1910.

La moyenne du chiffre de tonnes par train de marchandises en 1911 a été de 305—une déchéance égale à 6 tonnes comparativement à 1910.

La moyenne du nombre de wagons chargés par train de marchandises a été de 18.03 ou de ·12 de moins qu'en 1910. La moyenne du chiffre de tonnes par wagon chargé a été de 16·91 contre 17·13 pour l'année précédente.

La moyenne du chiffre du transport des marchandises en 1911 a été de 200 milles ce qui est de 11 milles de moins que la moyenne de l'année précédente.

La distance parcourue par les trains de marchandises rapportant des recettes a été de 52,498,866, y compris les trains mixtes. Ceci constituait une augmentation sur 1910 de 2,214.758.

La distance parcourue par les trains à marchandises chargés a augmenté de 910,-858,711 en 1910 à 946,946,917 en 1911.

Un résumé des renseignements qui précèdent depuis 1907 donne le résultat qui suit :

—	1907.	1908.	1909.
Tonnes transportées	63,866,135	63,071,167	66,842,258
" 1 mille	11,687,711,830	12,961,512,519	13,160,567,550
" 1 mille par mille de chemin de fer	518,486	564,378	545,991
Traction moyenne	183	206	197
Milles parcourus par les trains de marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906
" " mixtes	5,971,414	6,210,807	7,061,580
Recettes provenant des marchandises	$94,995,087	$93,746,655	$95,714,783
Moyenne de tonnes par train	260	278	278
" wagons par train	16·92	16·04	16·37
" tonnes par wagon	15·37	17·33	16·98
" recettes par tonne et par mille	·815	·723	·727

—	1910.	1911.	—
Tonnes transportées	74,482,866	79,884,282	
" 1 mille	15,712,127,701	16,048,478,295	
" 1 mille par mille de chemin de fer	635,321	631,829	
Traction moyenne	211	200	
Milles parcourus par les trains de marchandises	50,184,108	52,498,866	
" " mixtes	6,441,440	6,277,468	
Recettes provenant des marchandises	$116,229,894	$124,743,015	
Moyenne de tonnes par train	311	305	
" wagons par train	18·15	18·03	
" tonnes par wagon	17·13	16·91	
" recettes par tonne et par mille	·739	·777	

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1911 et pendant les quatre années précédentes :

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—					
Grain	5,776,731	5,270,935	6,837,506	7,435,573	7,545,516
Farine	1,402,386	1,565,008	1,758,894	1,916,934	2,124,080
Autres produits de la minoterie	654,179	835,877	1,156,071	1,037,282	1,166,323
Foin	803,918	643,695	861,265	1,084,966	1,611,621
Tabac	10,042	23,235	26,462	40,880	51,672
Coton	22,164	70,203	122,300	84,928	114,827
Fruits et légumes	562,716	803,777	845,930	969,122	957,237
Autres produits de l'agriculture	289,525	183,237	354,835	321,666	238,260
Produits de provenance animale—					
Bétail sur pied	1,118,141	1,156,772	1,206,221	1,314,781	1,437,965
Viande préparée	400,900	455,580	554,984	546,791	561,220
Autres produits	463,647	444,841	436,529	277,739	369,906
Volaille, gibier et poisson	128,432	151,100	175,081	154,820	189,201
Laine	23,472	33,318	37,236	28,814	42,602
Peaux et cuir	154,157	141,341	202,968	199,853	211,301
Autres produits de provenance anim	180,517	89,407	194,468	242,208	378,507
Produits de mines—					
Houille anthracite	1,635,628	3,735,141	4,600,514	7,498,509	6,017,858
Houille bitumineuse	11,085,060	12,320,584	11,647,728	9,166,572	12,514,372
Coke	547,303	845,702	1,061,829	1,384,254	1,416,632
Minerai	2,209,860	2,953,353	3,147,487	3,636,607	3,802,162
Pierre, sable, etc	2,083,336	2,538,333	3,096,416	4,084,968	4,417,290
Autres produits de mines	178,985	243,054	377,087	381,112	483,922
Produits de forêt—					
Bois de charpente	7,542,475	10,317,541	7,759,393	7,302,037	7,364,964
Autres produits des forêts	2,687,160	2,594,685	3,835,614	5,766,903	5,873,383
Articles de manufacture—					
Huile de pétrole et autres	270,810	390,331	464,953	500,167	591,651
Sucre	232,620	451,641	701,319	617,231	614,529
Munitions navales	1,674	1,742	22,509	37,007	18,422
Fer en gueuse et fer à loupe	304,136	583,948	593,950	889,881	887,801
Rails en fer et en acier	190,380	628,988	446,678	717,081	616,980
Objets en fonte et machinerie	231,159	858,914	897,849	1,189,214	1,137,218
Métal en barres ou en feuilles	87,958	353,802	337,866	568,901	939,916
Ciment, briques et chaux	1,393,792	1,421,678	1,789,994	2,254,934	2,495,178
Instruments aratoires	223,664	281,834	306,724	434,928	540,061
Wagons, voitures, outils, etc	42,129	96,197	119,463	173,137	205,106
Vins, liqueurs et bières	191,576	209,912	238,808	245,626	274,162
Effets mobiliers et meubles	256,208	269,299	301,401	388,631	412,529
Autres articles	4,448,535	1,105,433	1,682,078	1,997,541	4,840,434
Marchandises	2,309,084	2,008,267	2,393,285	2,518,190	2,438,089
Divers	5,533,426	6,935,135	6,234,372	7,073,078	4,981,385

En compilant par classe les articles ci-dessous et en comparant les chiffres avec les années précédentes le résultat est comme suit :

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	9,396,967	11,963,263	12,891,351	13,809,536
Produits de provenance animale	2,469,266	2,472,359	2,807,487	2,765,006	3,190,702
Produits des mines	18,460,172	22,636,227	23,931,061	26,152,022	28,652,236
Produits des forêts	10,229,635	12,912,226	11,595,007	13,068,940	13,238,347
Articles de manufacture	7,974,641	6,655,719	7,902,592	10,014,279	13,573,987
Marchandises	2,309,084	2,008,067	2,393,285	2,518,190	2,438,089
Divers	5,533,426	6,938,135	6,234,372	7,073,078	4,981,385
Totaux	56,497,885	63,019,900	66,827,067	74,482,866	79,884,282

Ci-dessous est le rapport que chaque article porte au total :—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Produits agricoles	16·85	14·91	17·91	17·31	17·17
Produits de provenance animale	4·37	3·92	4·21	3·71	4·00
Produits des mines	32·68	35·92	35·81	35·11	35·87
Produits des forêts	18·11	20·49	17·35	17·54	16·57
Articles de manufactures	14·11	10·56	11,82	13·44	17·00
Marchandises	4·08	3·18	3·58	3·39	3·06
Divers	9·79	11·02	9·32	9·50	6·33

Sur les 79,884,282 tonnes de marchandises transportées durant l'année, 55,152,430 ont été rapportées comme " prenant naissance sur ce chemin " comparativement à 42,279,812 en 1910.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

La somme des recettes brutes provenant de toutes sources pour l'année 1911 a été de $188,733,493.81, soit une augmentation de $14,777,276.68 sur les chiffres de 1910. L'amélioration a été équivalente de 8·7 pour cent.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $131,033,784.95, somme qui est de $10,628,-343.53 plus élevée que celle pour l'année 1910—ou de 8·8 pour cent. Ainsi l'augmentation des recettes brutes n'a pas été tout à fait égal à l'augmentation des frais d'exploitation.

La proportion des frais d'exploitation aux recettes brutes a été de 69·4 ; ou de ·2 plus élevée que pour l'année précédente.

Le tableau qui suit donne les recettes brutes et les frais d'exploitation et la proportion que ceux-ci ont avec les premières, depuis 1875 :—

Années.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Proportion des frais avec les recettes.
	$	$	
1875	19,470,539	15,775,532	81·1
1876	19,358,084	15,802,721	81·8
1877	18,742,053	15,290,091	81·1
1878	20,520,078	16,100,102	78·4
1879	19,925,066	16,188,282	81·2
1880	23,561,447	16,840,705	71·0
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1882	29,027,789	22,390,708	77·1
1883	33,244,586	24,691,667	74·3
1884	33,421,705	25,595,341	76·5
1885	32,227,469	24,015,351	74·5
1886	33,389,381	24,117,582	72.4
1887	38,841,609	27,624,683	71.1
1888	42,159,152	30,652,046	72·7
1889	42,149,615	31,038,045	73·6
1890	46,843,826	32,913,350	70·2
1891	48,192,099	34,960,449	72·5
1892	51,685,768	36,488,228	70·5
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1894	49,552,528	35,218,432	71·7
1895	46,785,486	32,749,668	69·9
1896	50,545,569	35,042,654	69·3
1897	52,353,276	35,168,665	67·1
1898	59,715,105	39,137,549	65·5
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1900	70,740,270	47,699,798	67·4
1901	72,898,749	50,368,726	69·0
1902	83,666,503	57,343,592	68·3
1903	96,064,526	67,481,523	70·2
1904	100,219,436	74,563,161	74·4
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1906	125,322,865	87,129,434	69·5
1907	146,738,214	103,748,672	70·7
1908	146,918,314	107,304,143	73·0
1909	145,056,336	104,600,084	72·1
1910	173,956,217	120,405,440	69.2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4

RECETTES.

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation a été de $57,698,-708.86 contre $53,550,776,71 en 1910. Cette différence, dans le peuple est considérée comme le revenu net de l'exploitation ; mais ceci n'est pas une assertion exacte. Certaines déductions telles que les taxes, les loyers, l'intérêt sur la dette consolidée, etc., doivent être admises avant que soient déterminées les recettes nettes. Ces recettes représentent la somme disponible pour dividendes et la balance reportée aux profits et pertes. Le tableau nº 9, qui est publié cette année pour la première fois, énoncera exactement le chiffre des recettes nettes des chemins de fer du Canada pour 1911.

Les recettes nettes de $57,698,708.86 ont égalé $2,271.64 par mille de voie ferrée, une augmentation de $1058 sur les chiffres de 1910. Sous ce rapport il ne faut pas oublier qu'un nombre considérable de chemins de fer soit omis de faire rejoindre les deux bouts ensemble ou y est à peine parvenu. Plus de 95 pour cent de la balance entre les recettes et les dépenses, qui est donnée plus haut ont été gagnés par douze chemins qui font des rapports.

La somme servie en dividendes durant l'année a été de $30,577,740, dont $11,485,-740 ont été pour des actions privilégiées, $19,092,000 pour des actions ordinaires.

Après que toutes les déductions voulues eussent été faites la somme rapportée aux profits et pertes pour l'année a été de $14,808,566.

Les chemins de fer du Canada en 1911 ont gagné $19,444,893.49 des opérations de l'extérieur, avec une dépense s'y rattachant de $14,150,464.67. Ceci a laissé une balance de $5,294,428.82 à être portée au compte du profit à cet égard.

Les recettes brutes pour 1911 ont été égales à $7,430.45 par mille de chemin de fer, ce qui indique une augmentation de $396.52 sur les chiffres de l'année précédente.

Les recettes du service des voyageurs par mille de train de voyageurs ont été de $1,348, et du service des marchandises par mille de train de marchandises $2,376.

Si l'on réunit les deux paragraphes qui précèdent, de façon à faire une comparaison avec les années précédentes, voici le résultat qu'on obtient :—

Recettes.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	$	$	$	$	$
Train de voyageurs par mille..........................	1·263	1·228	1·150	1·277	1·348
Train de marchandises par mille....................	2·069	2·008	2·041	2·316	2·376

Les recettes par train mille, tous les trains ont été de $2,103 contre $2,036 en 1910.

Les recettes brutes en 1909, 1910 et 1911 sont provenues des sources qui suivent :—

——	1909.	1910.	1911.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs..	39,073,488 84	46,018,879 56	50,566,893 98
Postes..	1,723,180 97	1,799,887 80	1,869,413 89
Messageries..	3,561,170 96	4,143,837 52	4,674,135 27
Bagage, wagons, salons, etc..................................	924,485 50	993,613 63	1,207,555 31
Marchandises..	96,685,076 23	117,497,604 03	126,570,533 52
Privilèges de gares et de trains	493,895 13	679,061 12	826,251 92
Télégraphes, loyers, etc..	2,595,038 56	2,823,333 47	3,018,709 92
	145,056,336 19	173,956,217 13	188,733,493 81

La totalité des recettes des transports en 1911 a été de $184,888,531.97, somme à laquelle a été ajoutée celle de $3,844,961.84 provenant d'autres sources telles que les privilèges, les télégraphes, les loyers, etc.

La proportion que chaque division qui produit des recettes a pour tout le total en 1910 et 1911 est indiquée dans le tableau suivant :—

—	1910.		1911.	
	$ c.	Pour cent.	$ c.	Pour cent.
Service des voyageurs	52,956,218 51	30·44	58,317,998 45	30·90
Service des marchandises	117,497,604 03	67·54	126,570,533 52	67·07
Privilèges des gares et des trains	679,061 12	·39	826,251 92	·44
Télégraphes, loyers et autres sources	2,826,453 21	1·63	3,018,709 92	1·59
Total	173,956,217 13	....	188,733,493 81	....

La comparaison des articles qui comprennent les recettes du service des voyageurs depuis cinq ans donne le résultat qui suit :—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	39,184,437 64	39,992,503 11	39,073,488 84	46,018,879 56	50,566,893 98
Postes	1,626,704 64	1,670,120 90	1,723,180 97	1,799,887 80	1,869,413 89
Messageries	3,277,695 09	3,486,300 63	3,561,170 96	4,143,837 52	4,674,135 27
Autres sources	1,641,814 92	1,705,234 33	924,485 50	993,613 63	1,207,555 31
Total	45,730,652 29	48,854,158 97	45,282,326 27	52,956,218 51	58,317,998 45

Les recettes de la poste ont augmentées de 14·8 pour cent depuis quatre ans, et celles des messageries se sont accrues de 42·3 pour cent.

Par suite de l'adoption en 1907 de méthodes entièrement nouvelles de rendre les comptes, il n'est pas possible de reporter les comparaisons au sujet des recettes en arrière de cette année. Les sommes portées au crédit des diverses sources de recettes les années précédentes, et la proportion qu'elle avait pour la somme totale sont indiquées dans le tableau qui suit :—

Année.	Voyageurs.	Pour cent.	Marchandises.	Pour cent.	Postes et messageries.	Pour cent.	Autres sources.	Pour cent.	Total.
	8		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·52	19,470,539
1876	6,254,866	32·25	12,211,158	63·08	703,994	3·63	188,064	0·96	19,358,084
1877	6,458,493	34·46	11,351,264	60·40	744,741	3·97	217,554	1·16	18,742,053
1878	6,386,325	31·12	13,129,191	63·98	795,797	3·87	208,763	1·01	20,520,078
1879	6,459,598	32·41	12,509,093	62·77	789,926	3·96	166,448	0·83	19,925,066
1880	7,076,339	30·03	15,506,935	65·81	851,288	3·18	102,075	0·43	23,561,447
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1882	10,018,477	34·51	17,729,945	61·07	1,037,460	3·57	235,857	0·81	29,027,789
1883	10,538,119	31·69	21,320,208	64·13	1,108,208	3·33	261,423	0·78	33,244,586
1884	11,204,036	33·70	20,763,243	62,12	1,155,044	3·45	299,880	0·89	33,421,705
1885	10,559,796	32·76	19,962,058	61·94	1,283,307	3·98	422,306	1·31	32,227,469
1886	10,261,691	30·73	21,183,967	63·44	1,432,360	4·02	511,362	1·53	33,389,381
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1888	12,744,636	30·22	26,410,084	62·62	1,627,731	3·85	1,376,699	3·26	42,159,152
1889	13,242,708	31·41	26,671,049	63·27	1,681,162	3·98	554,694	1·29	42,149,615
1890	13,731,768	29·31	29,921,788	63·87	1,757,977	3·96	1,423,592	3·25	46,843,826
1891	14,286,408	29·64	30,548,645	63·38	1,904,961	3·95	1,452,083	3·01	48,192,099
1892	14,788,465	28·61	33,230,121	64·28	1,995,059	3·85	1,672,121	3·23	51,685,768
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1894	15,452,420	31·18	29,982,482	60·50	2,182,942	4·40	1,934,682	3·94	49,552,528
1895	13,311,440	28·42	29,545,490	63·15	2,198,460	4·43	1,730,096	3·68	46,785,486
1896	13,747,773	27·19	32,368,082	64·03	2,396,082	4·07	2,033,069	4·02	50,545,569
1897	13,929,346	26·48	33,522,102	62·88	2,624,573	5·01	2,278,106	4·35	52,353,276
1898	15,622,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1899	15,929,583	25·59	40,101,036	64·42	2,842,681	4·56	3,370,483	5·41	62,243,784
1900	18,581,452	26·26	45,643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1901	19,396,302	26·60	46,665,103	64·01	3,105,457	4·25	3,731,885	5·12	72,898,749
1902	22,600,090	27·01	53,986,672	64·52	3,273,302	3·91	3,806,437	4·54	83,666,503
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,396,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1904	26,901,831	26·84	64,673,919	64·53	4,031,662	4·02	4,612,022	4·61	100,219,436
1905	28,959,649	27·20	68,203,320	64·13	3,961,769	3·07	5,342,459	5·01	106,467,198
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation pour 1911 se sont élevés à $131,034,784.95, soit à $10,629,-344.53 de plus que pour l'année 1910. Cette augmentation est égale à 8·8 pour cent.

Les frais d'exploitation par mille de voie ferrée ont été de $5,158.85 ce qui indique une augmentation de $290.21 sur les chiffres de 1910.

La comparaison des recettes brutes, des frais d'exploitation et des recettes nettes par mille de voie ferrée depuis 1907 donne le résultat qui suit :—

——	Revenu brut par mille.	Dépenses des opérations par mille.	Revenu net par mille.
	$ c.	$ c.	$ c.
1907	6,535 64	4,620 90	1,914 73
1908	6,397 21	4,673 30	1,724 90
1909	6,017 89	4,339 53	1,678 40
1910	7,033 93	4,868 60	2,165 83
1911	7,430 45	5,158 85	2,271 64

En 1911 il en a coûté $1.460 pour faire mouvoir un train un mille ; soit ·051 de plus que l'année précédente.

Les recettes brutes provenant du mouvement de tous les trains un mille, et ce qu'à coûté le mouvement de tous les trains un mille, est indiqué dans le tableau qui suit—

	Recettes par train-mille.	Dépenses par train-mille.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460

La distribution des frais d'exploitation pour 1911 et pour les deux années qui ont précédé est ainsi qu'il suit :—

Frais d'exploitation.	1909.	Pour cent.	1910.	Pour cent.	1911.	Pour cent.
	$ c.		$ c.		$ c.	
Voies et construction.	21,153,274 46	20·22	27,035,603 46	22·45	29,245,093 22	22·32
Matériel	21,510,303 59	20·56	26,002,301 30	21·59	26,127,638 12	19·94
Dépenses du trafic	3,798,824 57	3·63	4,366,176 92	3·63	4,831,744 50	3·69
Transports	54,284,587 41	51·89	58,928,170 74	48·94	66,343,269 58	50·63
Dépenses générales	3,853,094 40	3·70	4,073,188 00	3·39	4,487,039 53	3·42

Les comparaisons qui précèdent sembleraient indiquer qu'en 1911 il y avait eu une légère décroissance relative à la dépense pour le matériel roulant ; mais que la dépense pour la voie et les constructions s'est bien maintenue au niveau des meilleurs chiffres.

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1909-1910 et 1911 ainsi que la proportion que chaque article porte au total.

Frais d'exploitation.	1909.		1910.		1911.	
	Mont nt.	Pour cent.	Montant.	Pour cent.	Montant.	Pour cent.
	$ c.		$ c.		$ c.	
Entretien des voies et structures—						
Surintendance	759,240 98	·72	839,925 47	·70	985,527 44	·75
Ballast	198,796 80	·19	415,078 44	·34	367,613 12	·28
Traverses	2,678,384 80	2·56	3,436,727 46	2·85	3,565,954 29	2·72
Rails	1,343,471 77	1·28	1,753,740 37	1·44	1,959,164 83	1·49
Autre matériel de voies	1,084,342 40	1·03	1,141,231 29	·94	1,151,744 99	88·
Voies et rails	8,469,429 03	8·09	11,683,918 50	9·70	11,965,503 22	9·13
Enlèvement des neiges et glaces	1,139,937 37	1·08	968,916 50	·80	1,641,046 60	1·25
Tunnels	18,413 27	·01	17,528 99	·14	27,251 43	·02
Ponts, viaducs et ponceaux	1,603,291 03	1·53	2,048,471 72	1·70	2,133,642 56	1·62
Passage au-dessous et au-dessus des voies	37,179 87	·03	31,097 05	·02	81,561 67	·06
Passage à niveau, clôtures, etc	528,111 60	·49	614,400 97	·40	651,581 83	·50
Paraneige	91,538 47	·08	81,225 86	·06	117,479 11	·09
Signaux ordinaires et signaux "interlocking"	131,419 79	·12	155,668 13	·13	174,926 25	·13
Télégraphe et téléphone	246,934 48	·23	438,160 47	·36	504,792 52	·38
Transmission de force électrique	4,646 36	·00	116,325 48	·09	3,860 34	·00
Bâtiments, agencements et terrains	2,241,319 79	2·14	2,461,761 72	2·04	3,090,367 46	2·36
Docks et quais	187,879 64	·17	167,519 61	·14	170,387 62	·13
Outils et fournitures pour les voies	238,798 60	·21	267,462 06	·22	343,654 12	·26
Blessures aux personnes	42,563 21	·04	66,233 81	·05	82,457 05	·06
Papeterie et impressions	40,519 73	·04	47,019 92	·04	60,839 28	·02
Autres dépenses	25,741 90	·02	19,439 05	·01	21,026 65	·02
Entretien de voies, des cours, etc., communes, reliquat net	32,984 57	[illegible]	120,340 85	·10	144,710 93	·11
Entretien du matériel—						
Surintendance	497,292 54		565,442 79	·46	614,929 23	·47
Locomotives, réparations	9,427,704 22	[illegible]	10,876,301 12	9·32	10,643,270 84	8·12
" réfections	411,781 23	·04	585,978 33	[illegible]	633,329 54	·52
" électriques, réparations	11,060 55	·0	....	....	3,903 88	·00
Wagons de voyageurs "	2,595,472 23	2·48	3,486,546 88	2·8	3,176,119 01	2·42
" " réfections	158,959 43	·15	229,517 21	·1	285,139 50	·22
" marchandises, réparations	5,893,635 61	5·63	7,243,600 61	6·01	7,498,527 27	5·72
" " réfections	879,717 84	·84	1,001,559 92	·83	1,044,217 85	·80
Matériel de travail, réparations	454,543 08	·43	698,592 58	·57	824,105 05	·63
" réfections	87,618 41	·08	141,530 79	·11	125,697 62	09
Matériel flottant, réparations	44,111 84	·04	137,694 15	·11	125,895 18	·09

Machines et outils des ateliers	761,738 82	·73	777,666 28	·64	877,373 11	·00
Matériel de force motrice	7,119 51	·00	2,218 52	·00	3,908 94	·00
Blessures aux personnes	33,614 04	·03	41,122 58	·03	35,474 48	·03
Papeterie et impressions	64,883 49	·06	71,196 77	·05	78,064 46	·06
Autres dépenses	121,201 13	·11	93,254 29	·07	100,481 58	·08
Matériel prêté et emprunté—Dr	60,653 23	·05	41,117 49	·03	105 67	·00
Dépenses du trafic—						
Surintendance	789,829 20	·75	873,134 66	·72	946,707 75	·72
Agences du dehors	1,630,331 55	1·55	1,980,700 23	1·64	2,237,388 49	1·70
Publicité	698,539 25	·66	804,392 81	·66	821,328 74	·63
Associations de trafic	74,397 04	·07	83,673 99	·06	100,723 48	·08
Lignes marchandises, grande vitesse	303,285 09	·29	224,655 69	·18	207,842 69	·16
Agences industrielles et d'immigration	18,856 06	·02	36,954 96	·03	109,000 33	·08
Papeterie et impressions	278,799 24	·26	356,373 61	·29	397,325 63	·30
Autres dépenses	4,787 14	·00	6,290 97	·00	11·427 60	·01
Dépenses de transport—						
Surintendance	1,258 246 56	1·20	1,327,856 06	1·10	1,484,480 47	1·13
Mise en mouvement des trains	794,148 07	·76	796,991 87	·66	879,512 46	·67
Employés de gares	7,144,573 81	6·83	8,315,042 55	6·90	9,539,510 35	7·28
Pesage et service des wagons	46,049 36	·04	56,701 82	·04	46,117 02	·03
Docks à houille et minerai	19,909 99	·01	50,177 08	·04	40,795 60	·03
Fournitures et dépenses de gares	798,021 05	·76	853,102 92	·71	892,376 56	·74
Contremaîtres et leurs commis, parcs de gares	374,334 16	·35	405,805 05	·33	499,570 69	·37
Conducteurs et serre-freins " "	1,533,070 52	1·46	1,849,942 79	1·53	2,630,566 87	2·01
Aiguilleur et signaleurs " "	183,210 94	·17	193,013 69	·16	212,336 65	·04
Fournitures et dépenses " "	71,682 94	·06	57,503 26	·04	60,331 26	·04
Mécaniciens " "	1,144,827 42	1·09	1,299,915 93	1·07	1,664,889 64	1·27
Dépenses des remises à locomot. " "	337,421 60	·32	377,954 92	·31	479,790 74	·36
Combustible pour locomotives " "	1,433,354 45	1·37	1,737,575 56	1·44	2,034,664 63	1·55
Eau " "	80,869 73	·07	86,510 94	·07	100,992 61	·03
Huile " "	31,159 05	·03	32,057 60	·02	35,173 51	·08
Autres fournitures pour locom. " "	34,274 79	·03	40,807 38	·03	44,979 76	·03
Exploitation en commun " " reiiquat—Dt.	424,953 72	·40	477,543 27	·39	522,751 38	·40
Wattman	10,599 40	·01	....	....	10,685 97	·00
Locomotives des trains, employés	6,305,369 08	6·02	6,891,165 42	5·72	7,749,405 13	6·06
Remises, locomotives des trains—Dépenses	2,075,177 82	1·98	2,125,418 22	1·77	2,393,116 79	1·82
Locomotives des trains—combustible	16,111,095 45	15·40	16,832,817 13	13·97	18,147,438 22	13·84
" " eau	746,594 70	·71	768,167 84	·63	859,072 53	·65
" " huile	245,976 65	·23	270,872 01	·22	306,940 63	·23
" " autres dépenses	287,462 54	·27	306,586 55	·25	354,875 66	·50,
Service du matériel de force motrice	28,515,15	·02	175 48	·00	3,665 77	·00
Acquisition de force motrice	....	....	....	....	15,003 18	·01
Employés de trains réguliers	6,584,565 63	6·29	7,247,121 40	6·01	8,306,084 59	6·34
Fournitures et dépenses des trains	2,201,549 18	2·10	2,428,155 75	1·94	2,688,435 63	2·05
Service des signaux interlock, block et autres	223,370 27	·21	230,629 58	·19	196,894 92	·15
Signaleurs et gardes-barrières, passages à niveau	117,726 84	·11	128,315 59	·10	146,160 69	·11
Ponts tournants	37,313 04	·03	41,167 50	·03	101,717 47	·08
Enlèvement des débris	330,212 24	·31	314,005 59	·26	340,988 87	·26
Service des télégraphes et tétéphones	216,322 74	·20	237,189 55	·19	249,331 33	·19
Service du matériel flottant	331,446 35	·31	390,301 92	·32	289,605 15	·22

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1909, 1910 et 1911, ainsi que la proportion que chaque article porte au total—*Fin.*

Frais d'exploitation.	1909. Montant.	1909. Pour cent	1910. Montant.	1910. Pour cent	2911. Montant.	2911. Pour cent.
	$ c.		$ c.		$ c.	
Transport—*Suite.*						
Service des messageries	6,532 66	·00	6,717 25	·00	7,374 77	·00
Papeterie et impressions	479,151 53	·46	575,269 34	·48	620,273 92	·47
Autres dépenses	238,914 58	·21	270,420 72	·22	334,214 49	·26
Pertes et dommages—marchandises	1,004,774 74	·96	865,688 58	·71	1,073,407 20	·82
" " bagages	21,973 64	·02	15,007 36	·01	18,802 07	·01
Dommages aux propriétés	163,483 71	·15	172,429 79	·14	197,677 02	·15
" au matériel sur droit de parcours	59,626 02	·05	57,281 26	·05	68,048 50	·04
Blessures aux personnes	657,011 14	·63	658,205 05	·54	559,058 38	·03
Service des voies communes—Dt	76,728 69	·07	88,462 03	·07	46,149 91	·42
Frais généraux—						
Salaires et dépenses, bureaux principaux	739,028 29	·07	754,158 00	·62	808,131 25	·63
" " commis et adjoints	1,126,730 58	1·06	1,197,850 70	1·00	1,322,385 75	1·00
Fournitures et dépenses, bureaux principaux	227,096 50	·21	193,026 52	·16	227,932 86	·17
Frais en justice	480,924 76	·46	511,659 98	·42	585,862 84	·45
Assurance	593,060 31	·56	654,633 93	·54	726,168 79	·55
Département des secours, dépenses	29,941 71	·02	28,558 43	·02	28,504 34	·02
Pensions	188,282 26	·18	181,255 41	·15	186,323 02	·14
Papeterie et impressions	152,910 01	·14	177,661 48	·14	191,210 03	·15
Autres dépenses	296,749 50	·27	360,756 97	·30	398,981 16	·30
Administration générale des voies communes, etc.—Dt	18,370 48	·02	13,626 58	·01	11,539 49	·00

Avant 1909, une classification différente des frais d'exploitation était en vigueur et des comparaisons exactes ne peuvent pas être faites avec les années 1907 et 1908. Afin, toutefois, que l'on puisse avoir les faits pour les deux années indiquées, le relevé qui suit est donné :—

——	1907.	Pour cent.	1908.	Pour cent.
	$ c.		$ c.	
Entretien des voies et structures—				
Réparations de la voie	11,160,086 67	11·79	10,640,542 68	9·93
Renouvellement des rails	1,205,088 24	1·27	1,604,594 76	1·49
Renouvellement des traverses	2,230,575 56	2·35	2,204,083 47	2·05
Répar. et réfections—ponts et ponceaux	1,408,552 02	1·48	1,465,753 45	1·37
" " clôture, passages à niveaux, etc.	481,129 18	·50	519,671 89	·49
" " bâtiments, etc	2,144,109 98	2·26	2,690,915 90	2·51
" " docks et quais	103,280,37	·10	167,017 45	·16
" " télégraphe	265,183 58	·28	294,301 15	·27
Papeterie et impressions	30,599 20	·03	43,924 32	·04
Autres dépenses	78,663 70	·08	1,122,793 11	1·05
Entretien du matériel roulant—				
Surintendance	591,196 08	·62	621,032 61	·58
Rép. et réfections des locomotives	7,999,802 52	8·45	8,008,613 01	7·48
" " des voitures à voyageurs	2,473,908 84	2·61	2,723,846 82	2·54
" " des wagons à marchandises	6,933,574 61	7·32	6,855,843 98	6·40
" " des wagons de service	146,148 39	·15	608,109 17	·57
" " de l'équipement de marine	33,221 35	·03	52,181 21	·05
" " de la mach. des outils des atel.	738,833 13	·78	779,160 38	·72
Papeterie et impressions	74,466 22	·07	77,384 68	·07
Autres dépenses	815,751 04	·86	523,535 96	·49
Administration du transport—				
Surintendance	1,611,297 91	1·70	1,956,260 03	1·83
Mécaniciens et employés de la remise à locomotives.	7,814,573 02	8·25	9,471,240 67	8·84
Combustile pour locomotives	15,137,504 48	15·99	17,718,468 24	16·54
Service d'eau pour locomotives	656,730 03	·69	764,790 58	·71
Huile, suif et chiffons pour locomotives	409,397 18	·43	383,670 36	·36
Autres articles pour locomotives	195,970 04	·20	313,146 02	·29
Service des trains	6,228,136 56	6·58	8,155,855 59	7·61
Fournitures pour trains et dépenses	1,873,515 88	1·97	2,136,581 33	2·00
Aiguilleurs, signaleurs, etc	2,013,294 16	2·12	1,690,242 28	1·58
Dépenses du télégraphe	2,562,478 44	2·70	1,757,495 05	1·64
Service des gares	5,634,176 10	5·95	6,748,608 03	6·30
Fournitures pour gares	671,972 51	·71	765,240 87	·71
Frais du service de garage—Solde	114,516 96	·12	319,186 77	·30
Nombre de milles parcourus par les wagons—Solde.	1,156,891 46	1·22	1,467,775 90	1·31
Loyer du matériel roulant—Solde	106,008 61	·11	115,250 52	·10
Pertes et dommages	892,937 26	·94	1,232,518 70	1·15
Blessures aux personnes	642,248 43	·67	758,011 23	·70
Enlèvement de débris de wagons	426,784 63	·45	372,627 40	·35
Exploitation de l'équipement de marine	918,769 17	·97	1,138,272 64	1·06
Annonces	451,673 54	·47	571,387 92	·53
Agences extérieures	1,180,134 05	1·24	1,500,272 23	1·40
Commission	77,509 43	·08	365,588 35	·34
Parcs à bestiaux et élévateurs	185,304 78	·19	171,887 17	·16
Loyers pour voies ferrées, gares de têtes de ligne, etc.	542,199 81	·57	1,333,401 74	1·24
Loyers pour bâtiments, etc	202,031 61	·21	135,834 45	·12
Papeterie et impressions	603,426 93	·63	740,851 59	·69
Autres dépenses	236,885 82	·25	295,729 67	·28
Frais généraux—				
Appointements des hauts fonctionnaires	723,956 74	·76	775,732 94	·72
Appointements des commis, etc	918,157 19	·97	1,085,738 37	1·01
Dépenses et fournitures des bureaux en général.	195,204 97	·26	237,571 05	·22
Assurance	509,547 71	·53	615,638 68	·58
Frais de justice	396,383 18	·41	445,076 69	·41
Papeterie et impressions	163,863 19	·17	161,271 64	·15
Autres dépenses	265,972 77	·28	386,499 27	·36

Le relevé qui suit indique l'entretien de la voie et des constructions ainsi que l'entretien du matériel roulant, par mille, de la voie ferré pour les cinq dernières années.

Année.	Entretien de la voie. Somme.	Revenu.	Somme par mille de voie.	Année.	Entretien du matériel.	Revenu.	Somme par mille de voie.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1907..........	20,887,091 66	22,452	930 30	1907........	21,666,373 08	22,452	965 01
1908..........	20,778,609 78	22,966	904 76	1908........	20,273,625 95	22,966	882 77
1909..........	21,153,274 46	24,104	877 58	1909........	21,510,303 59	24,104	892 40
1910..........	27,035,603 46	24,731	1,093 19	1910........	26,002,301 30	24,731	1,051 41
1911..........	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911........	26,127,638 12	25,400	1,028 65

Afin que les articles les plus importants qui se rapportent aux recettes et aux frais d'exploitation puissent être mis sous les yeux sous une forme commode pour la comparaison, le tableau qui suit est soumis :

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911
	$	$	$	$	$
Recettes brutes..........................	146,738,214	146,918,313	145,056,336	173,956,217	188,733,494
Recettes nettes..........................	42,989,537	39,614,171	40,456,251	53,550,776	57,698,709
Recettes brutes par mille................	6,535·64	6,397·21	6,017·89	7,033·93	7,430·45
Recettes nettes par mille................	1,914·73	1,724·90	1,678·40	2,165·83	2,271·60
Recette par voyageur.....................	1·219	1·175	1·195	1·282	1·363
" par tonne......................	1·472	1·486	1·432	1·560	1·561
" par train-mille de voyageurs..	1·263	1·228	1·150	1·277	1·348
" par train-mille de marchan....	2·069	2·008	2·041	2·316	2·376
" par train-mille, tous les trains.	1·875	1·791	1·816	2·036	2·103
Frais d'exploitation.....................	103,748,672	107,304,143	104,600,084	120,405,440	131,034,785
Frais d'exploitation par mille...........	4,620·90	4,672·30	4,339·53	4,868·60	5,158·85
Coût du mouvement des trains, un mille.	1·381	1·364	1·309	1·409	1·460

Suit un tableau compréhensif, présenté pour la première fois, indiquant les recettes brutes, les recettes nettes et les frais d'exploitation par mille de voie ferrée depuis 1875—

Année.	Recettes brutes.	Par mille de voie ferrée.	Recettes nettes.	Par mille de voie ferrée.	Frais d'exploitation.	Par mille de voie ferrée.	Recette nette à la recette brute. %	Recette nette aux frais d'exploitation. %
	$	$	$	$	$	$	$	$
1875	19,470,539	4,054	3,695,007	769	15,775,532	3,284	19	23
1876	19,358,084	3,710	3,555,363	681	15,802,721	3,029	18	22
1877	18,742,053	3,241	3,451,962	597	15,290,091	2,644	18	23
1878	20,520,078	3,296	4,419,976	710	16,100,102	2,586	22	27
1879	19,925,066	2,905	3,736,784	545	16,188,282	2,360	19	23
1880	23,561,447	3,275	6,720,742	934	16,840,705	2,341	29	40
1881	27,987,508	3,818	7,866,090	1,073	20,121,418	2,745	28	39
1882	29,027,789	3,338	6,637,081	763	22,390,708	2,575	23	30
1883	33,244,586	3,471	8,552,919	893	24,691,667	2,578	26	35
1884	33,421,705	3,253	7,826,364	762	25,595,341	2,492	23	31
1885	32,227,469	2,992	8,212,118	762	24,015,351	2,229	25	34
1886	33,389,381	2,831	9,271,799	786	24,117,582	2,045	28	38
1887	38,841,609	3,188	11,216,926	921	27,624,683	2,267	29	41
1888	42,159,152	3,466	11,507,106	946	30,652,046	2,520	27	38
1889	42,149,615	3,338	11,111,570	880	31,038,045	2,458	26	36
1890	46,843,826	3,562	13,930,476	1,059	32,913,350	2,503	30	42
1891	48,192,099	3,483	13,231,650	956	34,960,449	2,526	27	38
1892	51,685,768	3,549	15,197,540	1,044	36,488,228	2,505	26	42
1893	52,042,396	3,468	15,426,363	1,028	36,616,033	2,440	30	42
1894	49,552,528	3,171	14,334,096	917	35,218,432	2,254	29	41
1895	46,785,486	2,928	14,035,818	879	32,749,668	2,050	30	43
1896	50,545,569	3,107	15,502,915	953	35,042,654	2,154	31	44
1897	52,353,276	3,163	17,184,611	1,038	35,168,665	2,125	33	49
1898	59,715,105	3,540	20,577,556	1,220	39,137,549	2,320	34	53
1899	62,243,784	3,608	21,537,567	1,248	40,706,217	2,360	35	53
1900	70,740,270	4,006	23,040,472	1,305	47,699,798	2,701	33	48
1901	72,898,749	4,019	22,530,023	1,242	50,368,726	2,777	31	45
1902	83,666,503	4,471	26,322,911	1,407	57,343,592	3,064	31	46
1903	96,064,526	5,059	28,583,003	1,505	67,481,523	3,554	30	42
1904	100,219,436	5,158	25,656,275	1,320	74,563,161	3,837	26	34
1905	106,467,198	5,196	26,489,625	1,293	79,977,573	3,904	25	33
1906	125,322,865	5,869	38,193,431	1,789	87,129,434	4,080	30	44
1907	146,738,214	6,535	42,989,542	1,915	103,748,672	4,621	29	41
1908	146,918,314	6,397	39,614,171	1,725	107,304,143	4,672	27	37
1909	145,056,336	6,018	40,456,252	1,678	104,600,084	4,340	28	39
1910	173,956,217	7,034	53,550,777	2,165	120,405,440	4,869	31	44
1911	188,733,494	7,430	57,698,709	2,272	131,034,785	5,158	31	44

MATÉRIEL.

Le matériel roulant dont il a été fait rapport pour l'année 1911 est ainsi qu'il suit :

———	Nombre.	Augmentation.
Locomotives	4,219	140
Wagons dans le service des voyageurs	4,513	193
Wagons dans le service des marchandises	127,158	7,445
Wagons au service de la compagnie	9,578	930

En outre de ce qui précède, il y a eu dans le service 70 locomotives et 1,864 wagons loués.

Les additions au matériel disponible depuis cinq ans, à part les wagons de compagnies, peuvent être recueillis du relevé qui suit :—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Locomotives	3,504	3,872	3,969	4,079	4,219
Wagons marchandises	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158
Wagons voyageurs	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513

Les locomotives, durant les années depuis 1907, ont été affectées aux services qui suivent :—

Locomotives.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Voyageurs	964	1,122	1,056	1,090	1,125
Marchandises	2,206	2,392	2,539	2,601	2,659
Aiguillage	334	358	374	388	435

Les wagons du service des voyageurs ont été répartis ainsi qu'il suit dans les classes qui suivent pour les années de 1907-1911.

Wagons au service des voyageurs.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Première classe	1,300	1,493	1,560	1,564	1,601
Seconde classe	472	487	471	512	517
Combinaison	405	422	429	435	434
Immigrants	272	303	317	318	357
Buffet	105	114	127	123	137
Salon	63	63	60	69	80
Wagons-lits	212	236	261	283	306
Bagage, messagerie et postes	782	873	926	979	1,045
Autres	31	35	41	37	36
Total	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513

Les wagons marchandises sont répartis comme suit :—

Wagons marchandises.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Wagons fermés	68,149	72,863	74,477	75,983	79,412
" plats	20,477	21,759	21,188	20,769	21,069
" à bestiaux	4,817	5,047	5,518	5,528	5,809
" à houille	10,358	11,616	11,721	12,680	13,768
" réservoirs	132	197	197	195	277
" frigorifiques	1,917	2,423	2,466	2,539	2,807
Autres	1,557	1,804	2,212	2,019	4,016
Total	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158

Les 9,578 wagons au service de la compagnie ont compris 93 wagons de fonctionnaires et de paie, 2,698 wagons à gravier, 150 à grue, 2,009 wagons de service et 4,628 autres wagons de route.

La capacité des wagons à marchandises des diverses classes, avec une comparaison pour les années depuis 1907, est indiquée dans le relevé qui suit :—

—	1907.		1908.		1909.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	66,934	1,848,980	72,862	2,048,227	74,479	2,130,145
" plats	20,118	535,167	21,781	592,496	21,220	584,455
" à bestiaux	4,731	122,550	5,047	133,578	5,561	150,800
" à houille	10,060	291,638	11,616	362,233	11,721	379,981
" réservoirs	132	2,632	197	4,000	197	4,012
" frigorifiques	1,745	48,745	2,423	69,000	2,465	71,085
Autres wagons	1,820	59,200	1,941	67,410	2,273	64,835
Total	105,540	2,908,903	115,867	3,277,394	117,916	3,385,313

—	1910.		1911.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre,	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	75,983	2,211,963	79,412	2,343,920
" plats	20,769	576,198	21,069	600,970
" à bestiaux	5,528	151,565	5,809	161,765
" à houille	12,680	438,178	13,768	508,215
" réservoirs	195	3,962	277	7,490
" frigorifiques	2,539	73,520	2,807	81,815
Autres wagons	2,019	58,720	4,016	102,105
Total	119,713	3,514,106	127,158	3,806,280

Des renseignements plus spéciaux relativement à la capacité des wagons à marchandises sont fournis par l'analyse qui suit :—

Classe.	Capacité. Livres.	1908.	1909.	1910.	1911.
I	10,000	771	859	393	273
II	20,000	1,995	1,147	1,275	1,115
III	30,000	3,227	4,143	2,412	3,332
IV	40,000	25,855	22,320	20,858	18,899
V	50,000	1,135	878	1,029	673
VI	60,000	69,416	73,737	76,610	82,555
VII	70,000	230	220	217	166
VIII	80,000	9,790	10,837	11,927	14,075
IX	90,000	....	60	....	....
X	100,000	3,448	3,715	4,992	6,070
XI	110,000	....	....	....	....
XII	120,000	....	....	....	....
Au-dessus	120,000	....	....	....	....
Total	....	115,867	117,916	119,713	127,158

La tendance vers des unités pour transporter les marchandises qui soient plus lourdes et plus grandes est indiquée par le fait que la capacité moyenne des wagons fermés était, il y 4 ans, de 27·6 ; tandis qu'en 1911 elle est de 29·5.

Le matériel roulant disponible par mille milles de voie ferrée depuis cinq ans a été ainsi qu'il suit :—

Matériel roulant.	Par mille milles de voie ferrée.				
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Locomotives	156	169	165	165	166
Wagons marchandises	4,783	5,039	4,887	4,840	5,006
Wagons voyageurs	162	175	174	174	177

Des wagons de toutes classes 136,790 ont été pourvus de freins de convoi, et 138,694 d'attelages automatiques.

MILLES COUVERTS PAR LES TRAINS, LES WAGONS ET LES LOCOMOTIVES.

La totalité des milles parcourus par les trains produisant des revenus, trains à voyageurs, trains à marchandises et trains mixtes, en 1911, a été de 89,716,533—soit une augmentation de 4,307,292 milles.

En outre, les milles parcourus par les trains non productifs ont été de 4,478,705. Sur les milles parcourus par les trains à revenu, 232,341 ont été classifiés comme spéciaux.

La répartition des milles parcourus pour les cinq dernières années a été classifiée ainsi qu'il suit :—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Trains voyageurs	30,220,461	31,950,349	32,295,730	35,022,541	36,985,911
" marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906	43,742,668	46,220,813
" mixtes	3,971,414	6,201,807	7,061,580	6,441,440	6,277,468
" spéciaux	......	......	......	202,592	232,341
Total	75,115,765	78,637,526	79,662,216	85,409,241	89,716,533

La proportion que chaque classe de parcours des trains au tableau qui précède porte pour le parcours général des trains chaque année depuis 1907, est ainsi qu'il suit :—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Trains de voyageurs	40·23	40·63	40·54	40·00	41·22
Trains de marchanhises	51·81	51·47	50·59	51·21	51·52
Trains mixtes	7·90	7·90	8·87	7·54	6·98
Trains spéciaux	......	......	......	·25	·27

Relevé du nombre de milles parcourus par les trains depuis 1875 :—

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains. mixtes.	Trains spéciaux.	Total des train-milles.	Miles parcourus par les locomotives
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	....	17,680,178	19,633,026
1876	5,837,461	9,616,148	2,650,019	....	18,103,628	21,011,052
1877	6,271,980	11,403,517	1,775,316	....	19,450,813	22,231,840
1878	6,225,327	9,981,786	3,462,334	....	19,669,447	24,091,600
1879	6,987,919	6,510,636	7,068,450	....	20,731,689	24,735,862
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	....	22,427,449	26,575,969
1881	8,298,957	15,163,634	2,099,487	....	27,301,306	34,265,003
1882	15,074,891	15,638,013	2,357,393	....	27,846,411	33,374,847
1883	9,651,427	16,123,387	10,951,424	....	34,416,092	47,688,528
1884	9,315,694	15,710,630	4,254,595	....	29,758,676	37,390,874
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	....	30,623,689	38,749,239
1886	9,214,131	15,914,127	5,182,557	....	30,481,086	37,359,494
1887	10,838,993	17,997,819	4,539,900	....	33,638,748	43,276,468
1888	11,859,684	20,651,834	4,763,318	....	37,391,206	46,489,229
1889	12,900,483	20,739,391	5,179,506	....	38,819,380	47,708,138
1890	14,362,870	22,428,249	5,058,210	....	41,849,329	49,512,630
1891	14,987,647	23,592,370	4,819,161	....	43,399,178	56,950,343
1892	15,237,093	24,399,014	4,812,361	....	44,448,468	56,994,253
1893	15,859,978	23,220,761	5,305,214	....	44,385,953	57,587,382
1894	16,542,860	21,423,496	5,803,673	....	43,770,029	57,401,514
1895	15,332,276	19,939,699	5,389,915	....	40,661,890	51,339,885
1896	15,846,645	23,299,776	5,354,181	....	44,500,602	55,786,960
1897	17,237,974	23,595,000	4,947,877	....	45,780,851	54,729,490
1898	19,305,603	26,868,366	4,514,424	....	50,688,283	60,103,944
1899	20,093,378	26,922,348	5,199,481	....	52,215,207	64,582,807
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	....	55,177,871	67,712,252
1901	19,115,472	23,888,302	10,345,620	....	53,349,394	68,621,424
1902	21,104,036	24,891,813	9,734,007	....	55,729,856	70,275,615
1903	22,095,705	28,840,434	9,446,781	....	60,382,920	77,178,493
1904	23,502,876	28,278,310	9,530,816	....	61,312,002	80,508,064
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	....	65,934,114	84,335,732
1906	28,071,648	39,045,168	5,606,666	....	72,723,482	94,180,788
1907	30,220,461	38,923,890	5,971,414	....	75,115,765	100,154,966
1908	31,950,349	40,476,370	6,210,807	....	78,637,526	100,622,241
1909	32,295,730	40,304,906	7,061,580	....	79,662,216	97,865,325
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1911	36,985,911	46,220,813	6,277,468	232,341	89,716,533	111,975,176

Le rapport des milles parcourus au trafic et aux recettes qui en previennent est illustré par le tableau qui suit :—

Année.	Recettes du fret.	Train à marchandise parcourus.	Nombre de tonnes transportées.	Recette par train de marchandises, mille.	Moyenne des recettes par tonne transportée.
	$	Milles.	Tonnes.	$ c.	$ c.
1875	12,073,570	12,473,825	5,670,837	·988	2·129
1876	12,211,158	12,266,167	6,331,757	·995	1·928
1877	11,321,264	13,178,833	6,859,796	·859	1·650
1878	13,129,191	13,444,120	7,883,472	·977	1·665
1879	12,509,093	13,579,086	8,348,810	·921	1·498
1880	15,506,935	14,932,672	9,938,858	1·038	1·560
1881	18,666,982	17,263,121	12,065,323	1·081	1·547
1882	17,729,945	18,013,406	13,575,787	·984	1·305
1883	21,320,208	27,074,761	13,266,255	·787	1·607
1884	20,763,243	19,965,225	13,712,269	1·039	1·514
1885	19,962,058	21,112,234	14,659,271	·946	1·371
1886	21,183,967	21,096,684	15,670,460	1·004	1·351
1887	24,581,047	22,537,719	16,365,335	1·091	1·502
1888	26,410,084	25,415,152	17,172,759	1·039	1·537
1889	26,671,049	25,918,897	17,928,626	1·029	1·487
1890	29,921,788	27,486,459	20,787,469	1·089	1·439
1891	30,584,645	28,411,531	21,753,021	1·075	1·404
1892	33,230,121	29,211,375	22,189,923	1·138	1·502
1893	32,935,028	28,525,975	22,033,599	1·155	1·496
1894	29,982,482	27,227,169	20,721,116	1·101	1·446
1895	29,545,490	25,329,614	21,524,421	1·166	1·372
1896	32,368,082	28,653,957	24,266,825	1·130	1·333
1897	33,522,102	28,542,877	25,300,331	1·174	1·324
1898	38,508,175	31,382,790	28,785,903	1·227	1·340
1899	40,101,036	32,121,829	31,211,753	1·248	1·284
1900	45,643,699	34,255,773	35,946,183	1·332	1·269
1901	46,665,103	33,233,922	36,999,371	1·363	1·261
1902	53,986,672	34,625,820	42,376,527	1·559	1·273
1903	63,089,448	38,287,215	47,373,417	1·648	1·331
1904	64,673,919	30,809,126	48,097,519	1·711	1·344
1905	68,203,320	40,506,096	50,893,957	1·684	1,340
1906	81,433,115	44,651,834	57,966,713	1·824	1·405
1907	94,995,087	44,895,304	63,866,135	2·116	1·472
1908	93,746,655	46,687,177	63,071,167	2·008	1·486
1909	95,714,783	47,366,436	66,842,258	2·041	1·432
1910	116,229,894	50,184,108	74,482,866	2·316	1·560
1911	124,743,015	52,498,281	79,884,282	2·376	1·561

Pour les besoins des calculs qui précèdent les milles parcourus par les trains de marchandises comprennent les milles parcourus par les trains mixtes.

Le relevé des milles parcourus par les wagons depuis qu'on a pu d'abord obtenir les faits est ainsi qu'il suit :—

Parcours des trains.	1908.	1909.	1910.	1911.
Wagons à marchandises chargés	748,924,820	775,543,414	910,858,711	946,946,917
Wagons à marchandises vides	284,944,529	281,175,615	280,255,329	311,984,866
Wagons de service	....	37,644,038	45,367,459	47,834,318
Total	1,033,869,349	1,094,363,067	1,236,481,499	1,306,766,101

Les milles parcourus par les locomotives en 1911 ont été 111,975,176 et ont été distribués ainsi qu'il suit :—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	43,824,909	42,291,082	43,280,549	47,239,088	49,354,983
Voyageurs	29,110,258	30,504,171	32,282,534	34,758,088	36,946,876
Mixtes	7,492,278	7,410,971	7,237,422	8,211,350	8,256,424
Garage	14,816,272	14,941,179	14,832,834	15,581,077	17,300,773
Spéciale	4,911,249	5,474,838	231,986	229,872	116,120
Total	100,154,966	100,622,241	97,865,325	106,019,475	111,975,176

COMBUSTIBLE CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

Le combustible consommé par les locomotives durant l'année s'est monté à 6,800,-648 tonnes et représente un déboursé de $20,182,103. Ces chiffres accusent une augmentation de 548,594 tonnes et $1,611,710, comparativement à ceux de 1910.

Ci-dessous est un état compréhensif de la consommation du combustible par les locomotives en 1911, ainsi que le relevé des milles parcourus.

Classe de locomotive.	Houille.		Bois.		Total.	Milles parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.	Franc.	Mou.	Tonnes.	
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.		
Marchandises	1,003	3,831,158	556	23,022	3,844,042	49,354,983
Voyageurs	1,142	1,804,816	396	15,244	1,813,844	36,946,876
Mixtes	3,328	416,480	179	2,700	421,277	8,256,424
Garage	971	712,260	22	6,060	716,276	17,300,773
Spéciale	....	5,189	....	40	5,209	116,120
Total	6,444	6,769,903	1,153	47,066	6,800,648	111,975,176

Note.—Une corde et demie de bois franc et deux cordes de bois mou calculées comme une tonne de houille.

Le relevé de la houille consumée par les locomotives durant les cinq dernières années est ainsi qu'il suit :—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,194,510	3,318,283	3,833,010	3,597,541	3,844,042
Voyageurs	1,331,178	1,446,919	1,834,700	1,636,454	1,813,809
Mixtes	303,549	350,921	410,800	388,693	421,277
Garage	557,576	598,092	743,977	620,303	716,276
Construction	223,141	256,576	9,621	9,063	5,209
Total	5,608,954	5,970,791	6,832,108	6,252,054	6,800,648

La quantité du combustible consumé et le prix qu'elle a coûté ont été calculés ainsi qu'il suit depuis 1907 :—

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1907	5,608,954	15,137,504
1908	5,970,791	17,718,468
1909	6,832,108	17,544,449
1910	6,252,054	18,570,393
1911	6,800,648	20,182,103

Sur les $20,182,103 dont il est question dans le tableau qui précède, $18,147,648 ont été portés au compte des locomotives de route et $2,034,665, aux locomotives de parc.

Le combustible consumé par chaque classe de locomotives par 100 milles parcourus, et ce qu'il a coûté, sont indiqués dans le relevé qui suit :—

Classe de locomotive.	Combust. consumé par 100 milles.					Coût du combustible par 100 milles.				
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	$	$	$	$	$
Marchandises	7·29	7·84	8·85	7·62	7·78	19·61	23·20	22·65	22·48	22·17
Voyageurs	4·57	4·74	5·68	4·71	4·91	12·29	14·03	14·54	13·89	14·28
Mixtes	4·05	4·73	5·67	4·73	5·10	10·89	14·00	14·51	13·95	14·84
Garage	3·76	4·00	5·01	3·98	4·14	10·11	11·84	12·82	11·74	12·04
Construction	4·54	4·69	4·14	3·94	4·48	12·21	13·88	10·59	11·62	13·03

Le coût moyen du combustible en 1911 a été de $2.97 par tonne.

ACCIDENTS.

L'opération des chemins de fer au Canada a eu pour résultat que 495 personnes ont été tuées et 3,329 personnes ont été blessées. Ces chiffres accusent une diminution de 120 dans le nombre des morts et une augmentation de 1,190 dans le nombre des blessés.

405 personnes ont été tuées et 1,906 ont été blessées par la mise en mouvement des trains. Il y a eu 28 morts et 1,423 cas de blessures provenant d'autre causes. Ceux-ci étaient pour la plupart des employés des usines.

Il y a eu un voyageur de tué sur chaque 1,324,919 et un de blessé sur chaque 124,489. En 1910 un voyageur a été tué sur chaque 598,243 et un a été blessé sur chaque 132,943.

Si on le met dans une forme commode pour l'analyse le relevé des accidents, pour 1911, donne le résultat qui suit :—

—	Mouvement des trains.		Non-mouvem. des trains.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	28	288	....	9
Employés	202	1,314	25	1,401
Sur la voie, mais en contravention de la loi	185	154	....	....
Sur la voie, mais non en contravention de la loi	48	135	....	....
Commis des postes	2	15	3	13
Total	465	1,906	28	1,423

Des détails relativement aux accidents survenus, indiquant les chemins de fer sur lesquels ils se sont produits, se trouvent au tableau 17.

Suit la comparaison depuis 5 ans des accidents qui sont survenus à la suite de la mise en mouvement des trains.

—	Tués.					Blessés.				
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Voyageurs	70	28	36	60	28	352	345	281	270	288
Employés	249	224	182	214	202	1,126	1,793	897	926	1,314
Sur la voie, mais en c. de la loi	195	156	190	175	185	125	120	95	148	154
Sur la voie, mais non en c. de la loi	70	22	67	74	48	88	59	89	77	135
Commis des postes	3	16	......	1	2	7	3	25	20	15
Autres personnes	11	3	3	......	......	454	27	17	......	......
Total	598	449	478	524	465	2,152	2,347	1,404	1,441	1,906

Ci-dessus est le relevé comparatif des causes des accidents survenus aux voyageurs depuis cinq ans.

Causes—Accidents aux voyageurs.	Tués.					Blessés.				
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Collisions	26	2	6	2	4	93	88	83	31	43
Déraillements	21	8	1	44	1	127	131	99	126	88
Rupture des trains	......	......	......	......	......	3	1	......	2	......
Tombant des trains, wagons, etc	2	6	11	3	10	36	20	11	28	34
S'tant à bord ou en bas des t. etc	10	6	14	8	11	38	50	57	43	67
Frappés aux passages à niveau	4	......	1	......	......	7	......	......	1	4
Frappés aux stations	4	3	1	1	1	3	5	5	4	2
Frappés ailleurs	......	2	......	1	1	1	1	1	2	......
Autres causes	3	1	2	1	......	44	49	25	33	50
Total	70	28	36	60	28	352	345	281	270	288

Les causes des accidents survenus aux employés à la suite de la mise en mouvement des trains sont indiqués dans le tableau qui suit :—

Causes—Accidents aux employés.	Tués.					Blessés.				
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Attelant ou détachant	34	20	18	17	13	141	183	125	139	191
Collisions	46	25	40	19	34	135	80	86	56	119
Déraillements	12	15	15	47	10	56	60	65	58	67
Rupture des trains	2	1	......	......	......	16	11	9	6	13
Locomotives ou wagons brisés	1	1	1	......	......	6	16	6	19	12
T'bant du tr. de locom. ou de wag.	32	32	28	23	26	186	185	142	165	253
S'tant à b. ou en b. des tr., loc. ou wag.	7	8	9	24	15	66	108	95	98	141
Frappés par les trains, etc	85	81	53	62	72	130	116	88	78	121
Obstructions au-dessus de la voie	2	3	......	1	3	13	14	11	25	17
Autres causes	28	16	18	21	29	377	340	270	282	380
Total	249	224	182	214	202	1,126	1,113	897	926	1,314

Les accidents auxquels se rapporte le tableau qui précède se sont produits dans les classes qui suivent des employés.

Employés.	Tués.					Blessés.				
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Proposés aux trains	149	109	113	103	101	791	790	693	610	972
Cantonniers	53	36	37	70	44	104	307	71	136	158
Aiguilleurs, gardiens, etc	7	11	3	9	6	47	40	27	25	11
Employés aux gares	3	4	2	2	5	3	66	10	6	6
Employés aux ateliers	9	11	7	4	18	16	284	16	41	64
Employés du télégraphe	......	2	......	......	3	3	4	3	3	4
Autres employés	28	51	20	26	25	107	312	77	105	99
Total	249	224	182	214	202	1,121	1,793	897	926	1,314

Le nombre des employés des diverses classes du service des chemins de fer du Canada en 1911 se trouve une ou deux pages plus loin dans le cours du présent rapport.

Des accidents provenant de causes autres que la mise en mouvement des trains se sont produits en 1911 aux classes de personnes qui suivent.

	Tués.	Blessés.
Voyageurs	0	9
Préposés aux trains et cantonniers	9	347
Employés des gares	2	200
Employés des usines	4	383
Autres employés	10	471
Autres personnes	3	13
Total	28	1,432

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains est ainsi qu'il suit :—

Années.	Voyageurs.		Employés.		Personnes.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tuées.	Blessées	Tuées.	Blessées.	Un tué par chaque.	Un blessé par chaque.
1888	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1889	37	103	89	637	84	135	210	875	328,408	117,971
1890	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1891	13	105	65	582	118	131	193	818	1,017,120	125,929
1892	14	43	110	697	109	139	233	879	966,672	314,730
1893	11	57	72	331	133	120	216	708	1,238,002	238,912
1894	12	64	67	521	132	107	211	694	1,205,208	225,976
1895	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1896	11	62	46	446	104	111	161	619	1,346,400	238,877
1897	7	70	76	579	130	158	213	807	2,310,191	231,019
1898	5	72	98	862	167	163	270	1,097	3,688,809	256,167
1899	20	119	119	882	145	184	284	1,185	956,668	160,784
1900	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1901	16	134	118	970	183	213	317	1,317	1,149,108	137,207
1902	19	177	146	930	165	221	330	1,328	1,088,419	116,836
1903	53	258	186	956	181	239	420	1,453	417,900	85,848
1904	25	232	192	214	178	259	395	705	945,630	101,899
1905	35	244	206	920	227	193	468	1,357	722,535	103,642
1906	16	231	139	893	206	241	361	1,365	1,749,361	121,168
1907	70	352	249	1,126	268	220	587	1,698	459,104	91,299
1908	28	345	224	1,113	197	209	449	2,347	1,215,893	98,681
1909	36	281	182	897	260	226	478	1,404	907,869	116,311
1910	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598,243	132,943
1911	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489

ACCIDENTS AUX CROISEMENTS À NIVEAU.

Au cours de l'année dernière 36 personnes ont été tuées et 108 ont été blessées par les trains aux croisements à niveau. Le relevé à cet égard depuis quatre ans est celui qui suit :—

Accidents sur passages. à niveau.	Tués.				Blessés.			
	1908.	1909.	1910.	1911.	1908.	1909.	1910.	1911.
Urbains	30	33	28	22	35	41	45	70
Ruraux	21	43	35	14	33	31	16	38
Total	51	76	63	36	68	72	61	108

Parmi ceux qui ont été tués aux croisements de chemins à niveau en 1911 se trouvaient 4 voyageurs. Huit personnes ont été tuées et quinze ont été blessées que l'on a désignées dans les rapports comme étant des intrus "trespassers." Probablement, c'étaient des gens qui essayaient de traverser la voie au moment où les barrières étaient baissées.

TRAVERSES DE VOIE À NIVEAU.

Des demandes de renseignements ont été suivies l'année dernière relatives au nombre, à la situation et au caractère des traverses de voie à niveau. Les faits pour 1911 et les deux années qui précèdent sont ceux qui suivent :—

—	Passages protégés.			Passages non-protégés.		
	1909.	1910.	1911.	1909.	1910.	1911.
Urbains	587	630	692	1,767	1,902	2,026
Ruraux	492	557	661	15,426	16,923	16,655
Total	1,079	1,187	1,353	17,193	18,825	18,681

Le nombre des passages protégés s'est accru de 166 sur celui de l'année précédente et il peut y avoir dans ce fait une liaison directe avec le nombre réduit des accidents aux traverses à niveau au cours de 1911. On pourrait à bon droit présumer que les croisements les plus dangereux devraient obtenir la préférence dans l'application des mesures de protection.

Le relevé qui suit va jeter de la lumière directement sur le caractère de la protection appliquée en 1911 et les deux années qui ont précédé.

Passages—Nature de la protection.	1909.		1910.		1911.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	34	153	28	133	28	153
Passages supérieurs	190	110	220	125	232	128
Passages inférieurs	213	166	229	171	269	182
Cloches	39	77	64	83	104	115
Gardiens	16	101	16	118	19	123
Total	492	587	557	630	652	701

On remarquera qu'une augmentation sérieuse dans le nombre des passages protégés s'est produite au cours de l'année-

EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Le nombre des employés de chemins de fer en 1911 a été de 141,224—une augmentation de 17,456 sur les chiffres de 1910.

De ceux qui précèdent, 19,118 ont été attachés aux opérations extérieures comparativement à 16,709 l'année précédente. A ceux aussi engagés en 1911, une rétribution égale à la somme de $6,976,208.26 a été versée.

Le tableau qui suit donne des renseignements relativement à la somme des appointements et gages versés par les chemins de fer en 1911, et dans les quatre années qui ont précédé.

Employés.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	$	$	$	$	$
Salaires et gages	58,719,493	60,376,607	63,216,662	67,167,793	74,613,738

L'augmentation pour 1911 sur le chiffre de 1910 a été de 11·08 par cent.

Le nombre et les classes des employés, ainsi que leur nombre par 100 milles de voie ferrée, sont indiqués par le tableau qui suit :—

Employés de chemins de fer.	1907.		1908.		1909.		1910.		1911.	
	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.	Nombre.	Par 100 milles de ligne.
Officiers supérieurs	336	2	318	1	328	1	372	2	341	1
Autres officiers	461	2	526	2	574	2	178	3	878	3
Commis de bureaux	4,214	19	4,795	21	5,967	25	6,835	28	7,076	28
Chefs de gares	2,536	11	2,522	11	2,624	11	2,879	12	2,875	11
Autres employés de gares	11,829	53	8,908	39	10,739	45	12,578	51	13,334	52
Mécaniciens	4,351	19	3,868	17	4,104	17	4,419	18	4,647	18
Chauffeurs	4,760	21	4,206	18	4,330	18	4,885	20	4,979	20
Chefs de trains	2,911	13	2,719	12	2,831	12	3,323	13	3,643	14
Autres employés des trains	8,261	36	7,507	33	8,178	34	7,946	32	8,472	33
Machinistes	2,486	11	2,759	12	3,294	14	2,935	12	3,092	12
Charpentiers	3,215	14	3,190	14	3,377	14	4,348	17	4,283	17
Autr. employés aux ateliers	12,579	56	11,873	52	13,858	57	15,387	62	19,075	75
Cantonniers chefs	3,903	17	4,017	17	4,216	17	4,539	18	4,166	16
Autres cantonniers	30,614	136	20,068	87	28,401	118	30,131	122	21,628	85
Aiguilleurs et gardiens, etc.	2,364	11	1,849	8	1,624	7	1,628	7	1,868	7
Télégraphistes	2,987	13	2,686	12	2,899	12	2,985	12	3,088	12
Employés du matér. roul.	5,426	24	7,273	32	9,324	39	292	1	8,230	32
Tous autres employés	20,779	93	17,320	75	18,527	77	17,568	71	29,549	116
Total	124,012	551	106,404	463	125,195	520	123,768	501	141,224	552

En 1910, il n'était pas bien fait rapport dans tous les cas des employés attachés au matériel flottant des chemins de fer et les chiffres relatifs aux employés ont été presque entièrement omis.

La moyenne de la rétribution de chaque jour pour les employés depuis cinq ans est indiquée dans le tableau qui suit :—

Employés.	1097.	1908.	1909.	1910.	1911.
	$	$	$	$	$
Officiers supérieurs	11 74	11 59	11 73	10 72	11 72
Autres officiers	4 11	4 63	4 59	4 73	4 84
Commis de bureaux	1 70	1 81	1 81	1 94	1 98
Chefs de gares	1 91	2 04	2 09	2 16	2 28
Autres employés de gares	1 56	1 71	1 65	1 65	1 73
Mécaniciens	3 89	4 53	4 13	4 12	4 40
Chauffeurs	2 42	2 50	2 52	2 53	2 78
Chefs de trains	3 20	3 30	3 31	3 30	3 62
Autres employés des trains	1 92	2 06	2 13	2 12	2 44
Machinistes	2 41	2 68	2 89	2 98	3 14
Charpentiers	2 09	2 19	2 23	2 52	2 44
Autres employés aux ateliers	1 99	2 16	2 33	2 19	2 22
Cantonniers chefs	2 06	2 25	2 15	2 18	2 32
Autres cantonniers	1 45	1 57	1 59	1 58	1 66
Aiguilleurs et gardiens, etc	1 84	1 81	2 00	1 57	1 98
Télégraphistes	1 88	2 07	2 09	2 20	2 28
Employés du matériel roulant	1 18	1 10	1 26	2 19	1 11
Tous autres employés	1 81	1 87	1 95	1 95	1 87

La rémunération annuelle totale des employés de chemins de fer a été distribuée sous les chefs qui suivent :—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	$	$	$	$	$
Voies et structures	15,398,885	14,715,572	14,249,186	16,502,902	18,157,696
Matériel	12,161,917	13,008,104	14,623,930	14,775,782	15,544,057
Dépenses du trafic	....	....	5,353,607	1,313,980	1,564,399
Administration des transports	27,398,553	28,479,096	24,656,585	32,091,952	36,832,034
Dépenses générales	3,760,138	4,173,835	4,333,354	2,483,177	2,515,552
Total	58,719,493	60,386,607	63,216,662	67,167,793	74,613,738

La proportion de la totalité des appointements et des gages avec les recettes brutes et les frais d'exploitation est indiquée dans le tableau qui suit :—

——	Avec les recettes brutes.	Avec les frais d'exploitation.
1907	40·01	56·70
1908	41·09	56·26
1909	43·58	60·43
1910	38·61	55·78
1911	39·53	56·94

TAXE.

Le compte des impôts pour 1911 s'est élevé à $792,390.07 contre $1,792,648.83 en 1910.

Les impôts perçus des chemins de fer depuis trois ans, ont été répartis par province ainsi qu'il suit :—

Provinces.	1909.	1910.	1911.
	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	926 54	16,762 66	10,645 70
Nouveau-Brunswick	782 79	1,298 35	767 58
Ile-du-Prince-Edouard	100 00	100 00	50 00
Québec	362,974 16	337,490 05	372,914 32
Ontario	764,620 56	747 004 78	790,092 89
Manitoba	128,082 84	92,476 48	154,783 10
Alberta	98,038 39	87,423 93	79,019 28
Saskatchewan	48,869 56	161,575 45	196,971 26
Colombie-Britannique	154,025 07	220,687 32	5,894 38
Yukon	6,020 90	5,896 64	90,466 40
Opérations de l'extérieur	16,895 78	121,933 17	....
Total	1,581,336 59	1,792,648 83	1,792,390 07

Suivant les conditions statutaires qui régissent la taxe des chemins de fer dans les diverses provinces :—

Ontario.—L'article 6 de la loi intitulée "An Act to supplement the Revenue of the Crown", sanctionnée le 14 avril dernier, dit :—

" Toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer paiera une taxe de $60 par mille pour une seule voie, et si la ligne comprend deux voies ou plus, $20 par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou utilisée dans tout comté organisé ; et de $40 par mille pour une voie, ou, si la ligne comprend deux voies ou plus, de $10 par mille pour chaque voie additionnelle dans tout territoire non organisé en comté; cependant, toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer, soit par elle-même, soit conjointement avec tout autre chemin de fer loué par elle ou à elle loué, ou fusionné avec elle, ou avec lequel elle forme un réseau ne dépassant pas 150 milles d'un terminus à l'autre, paiera, au lieu de la dite taxe, une taxe de $15 par mille pour une seule voie, ou si la ligne comprend deux voies ou plus, de $5 par mille pour chaque voie additionnelle, et si le réseau de chemin de ne dépasse pas 30 milles d'un terminus à l'autre, de $10 par mille pour une seule voie et de $5 par mille pour chaque voie additionnelle.

" Toute compagnie qui possède, exploite ou utilise un chemin de fer urbain ou une partie de ce chemin de fer dans une ville, pour le transport des wagons, doit payer pour chaque mille de voie dans les limites de la ville un impôt de : *(a)* $20 quand cette voie ne dépasse pas 20 milles ; *(b)* $35 quand cette voie dépasse 20 milles, mais ne dépasse pas 30 milles ; *(c)* $45 quand cette voie dépasse 30 milles, mais ne dépasse pas 50 milles; et *(d)* $60 quand cette voie dépasse 50 milles. La longueur de la voie est compté, sur la voie simple, chaque mille de double voie étant compté comme deux milles de voie simple ; mais dans le comptage de la longueur de la voie, les aiguillages ou les voies d'évitement, les voies pour entrer dans les remises à wagons ou les hangars à wagons, les " Y " et les courbes posées aux coins des rues et les parties de voie qui ne sont pas en usage général pour le service des voyageurs ne sont pas comptés."

Les municipalités réclament aussi un impôt aux chemins de fer dans l'Ontario.

Québec.—L'article 8 de la loi pour imposer des taxes aux corporations commerciales se lit ainsi :

" Sur toute compagnie de chemin de fer possédant, exploitant ou employant, en totalité ou en partie, dans cette province, un chemin de fer à vapeur ou électrique, trente dollars par mille pour chaque ligne principale, pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, quinze dollars par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou employée comme susdit, et vingt dollars par mille pour chaque embranchement pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, dix dollars par mille pour chaque voie additionnelle."

Il existe aussi une taxe municipale dans la province de Québec.

Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.—Dans ces deux provinces, les chemins de fer ne sont assujettis à aucune espèce d'impôts.

Manitoba.—L'article 5 de l'acte concernant la taxe des chemins de fer dit :—

" Afin d'augmenter le revenu de la Couronne dans la province du Manitoba, toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement, ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemin de fer dans la dite province, paiera actuellement à la Couronne dans la province une part ou proportions des recettes brutes des dites compagnies de chemins de fer dans la province du Manitoba, comme suit : Pour et durant les années 1900, 1901 et 1902, 2 p. c. des recettes brutes de ces compagnies. Durant chacune des années après 1902, les sommes qui pourront être déterminées par le lieutenant-gouverneur en Conseil, n'excédant pas cependant 3 p. c. des recettes brutes des compagnies."

Saskatchewan.—L'article 3 de l'"Acte concernant la taxe des recettes des compagnies de chemin de fer" décrète ce qui suit:—

" Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan paiera, durant l'année mil neuf cent huit, et annuellement durant les années subséquentes, à la Couronne en cette province, la part ou proportion de ses recettes brutes provenant des dites lignes ou des parties de ces lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan, qui pourra être déterminée par le lieutenant-gouverneur en Conseil, cette part ou proportion ne devant pas dépasser ce qui suit :—(*a*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis sept ans ou plus, 3 p. c. des recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne ; (*b*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis cinq ans ou plus, mais moins de sept ans, 1½ p. c. de ces recettes brutes ; cependant, aucune taxe ne sera payable en vertu du présent acte sur les recettes brutes d'un chemin de fer ou embranchement avant que ce chemin de fer ou embranchement ait été exploité pendant cinq ans."

Alberta.—Les chemins de fer sont taxés à raison de 1 pour cent sur leur valeur réelle. En attendant qu'il y ait eu enquête à ce sujet, la loi suppose que cette valeur est de $20,000 par mille, et c'est sur cette base que les taxes ont été prélevées depuis deux ans.

EXPÉDITION DE TRAINS PAR TÉLÉPHONE.

Depuis quelques années il y a un mouvement dans les chemins de fer de ce continent pour substituer le téléphone aux instruments télégraphiques pour l'expédition des trains. On a cru, en conséquence, qu'il valait la peine de s'assurer dans quelle mesure il a été donné effet au Canada à ce nouveau système. Une circulaire spéciale a été expédiée, et l'on en a tiré le renseignement que 3,306·33 de voie ferrée ont été le 30 juin dernier pourvus de téléphones pour les fins de l'expédition des trains.

STATISTIQUES ÉTRANGÈRES.

Durant l'année, ainsi qu'il a été dit, des rapports de statistique ont été reçus de plusieurs pays étrangers et les faits saillants ont été compilés dans un tableau qui constitue une annexe au présent rapport.

Je désire reconnaître la courtoisie du département des Affaires extérieures que m'a obtenu la plus grande partie de ces rapports de chemins de fer étrangers.

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

L'expansion des intérêts des chemins de fer électriques au Canada s'est continuée en 1911. Il y a eu des accroissements sérieux dans le nombre des milles exploités et dans le chiffre des affaires.

Des rapports ont été reçus de toutes les compagnies et de toutes les municipalités qui exploitent des chemins de fer électriques partout le Dominion, et bien qu'ils ne soient pas uniformément complets, ils fournissent une base satisfaisante pour les comparaisons avec la statistique des années précédentes.

NOMBRE DE MILLES.

Suit le relevé du nombre de milles pour les trois dernières années :—

Longueur des voies.	1909.	1910.	1911.
	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur de la première voie principale	988·97	1,049·07	1,223·73
Longueur de la seconde voie principale	215·05	242·39	259·74
Longueur totale de la voie principale	1,204·02	1,291·46	1,483·47
Longueur des voies d'évitement et de garage	83·62	91·39	103·54
Total, calculé comme une seule voie	1,287 65	1,382·85	1,587·01

On verra qu'il y a eu dans la longueur de simple voie une augmentation de 174·66 milles; et une augmentation de voie double de 17.35—ce qui fait pour l'année une augmentation totale de 192.01 milles. Les voies d'évitement et les tournants se sont accrus de 12.15 milles.

Le relevé de la longueur de la première voie principale depuis 1901 est ainsi qu'il suit :—

1901	674.58*
1902	557.59
1903	759.36
1904	766.50
1905	793.12
1906	813.74
1907	814.52
1908	992.03
1909	988.97
1910	1,047.07
1911	1,223.73

*On a compris par erreur les doubles voies et les voies de garage.

CAPITAL EN PASSIF

Le capital en passif des chemins de fer électriques s'est accru de $102,044,979 en 1910 à $111,532,347 en 1911.

Le relevé qui suit énonce les faits relatifs au passif du capital depuis cinq ans :—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	$	$	$	$	$
Actions	43,491,746	50,295,266	51,946,433	58,653,826	62,251,203
Dette consolidée	31,166,976	37,114,619	39,658,556	43,391,153	49,281,144
Total	74,658,722	87,409,885	91,604,989	102,044,979	111,532,347

De l'état qui précède est excluse la somme de $493,346 reçue à titre d'assistance des gouvernements et des municipalités.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes de l'exploitation pour 1911 ont été de $20,356,951.70—une augmentation de $3,256,162.22 sur les chiffres de 1910.

Le revenu de 1911 provenait des sources qui suivent :

Recettes des wagons—	
Voyageurs	$ 19,130,376 22
Marchandises	744,179 11
Poste et messagerie	88,233 13
Autres recettes de wagons	100,930 12
Total des recettes de wagons	$ 20,063,718 58
Recettes diverses—	
Annonces	66,174 33
Loyer de construction, etc	22,551 98
Loyer de voies	13,650 94
Loyer de matériel	58,624 40
Vente de force motrice	43,698 24
Autres recettes	88,560 23
	293,233 12
Grosses recettes des opérations	$ 20,356,951 70

La comparaison des recettes des wagons pour les cinq dernières années donne le résultat qui suit :—

Grosses recettes des wagons.	1907.	1908.	1909.	1910	1911.
	$	$	$	$	$
Passagers	12,013,421	13,233,724	14,080,755	16,125,944 72	19,130,376 22
Marchandises	344,367	346,021	386,092	575,536 84	744,179 11
Postes et messageries	41,951	54,883	110,452	68,604 11	88,233 13
Autres recettes	233,190	372,421	34,185	51,241 07	100,930 12
Total	12,630,430	14,007,049	14,611,484	16,821,376 74	20,063,718 58

Il a été expliqué les années précédentes que, en présentant un bilan relativement aux opérations des chemins de fer électriques, il n'est pas possible d'user précisément des chiffres qui apparaissent dans le relevé qui précède. Ceci provient du fait qu'une séparation absolue est apparemment jusqu'à présent impraticable dans certains cas, entre les recettes qui proviennent du chemin de fer et celles qui viennent d'autres opérations, telles que la fourniture de l'énergie pour l'éclairage et la force motrice. On doit se rappeler cette situation si l'on considère le bilan qui suit pour 1911 :—

	$ c.	$ c.
Recettes et revenus—		
Recettes brutes provenant de l'exploitation		20,356,951.70
Revenus divers		1,683,336.35
		22,040,288.05
Frais d'exploitation	12,096,134.22	
Déduction du revenu—		
Taxes	1,437,045 07	
Intérêt sur dette garantie	1,622,780.11	
Intérêt sur dette flottante	157,843.38	
Autres déductions	135,149.97	15,447,952.75
Revenu net		6,592,335.30

Vû que, cependant, divers chemins de fer ont été exploités à perte, s'élevant en somme à $200,732.14, le revenu net réel, étant la différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation, pour l'année, a été de $9,944,153.83.

Suit la comparaison des déductions des recettes pour les trois dernières années :—

——	1909.	1910.	1911.
	$	$	$
Taxes	843,959 12	1,311,953 65	1,437,045 07
Intérêt sur dette garantie	1,213,142 24	1,449,152 48	1,622,780 11
Intérêt sur dette flottante	104,573 13	156,546 16	157,843 38
Autres déductions	36,631 99	36,106 97	155,149 97
Total	2,198,306 48	2,953,759 26	3,352,818 53

Les frais d'exploitation se sont élevés à $12,096,134.22 pour 1911, et ont égalé 59.42 pour cent des recettes brutes provenant de l'exploitation. En 1910 la proportion a été de 59·29.

Suit la distribution des frais d'exploitation pour 1911 et pour l'année précédente :

Frais d'exploitation.	1910.	1911.
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et édifices	797,895 03	920,874 93
" du matériel	1,532,542 87	1,758,289 10
Exploitation d'outillage de force motrice	1,586,927 37	2,001,543 00
" des wagons	4,814,761 63	5,768,085 10
En général	1,406,943 49	1,610,098 62
Total	10,139,070 39	12,096,134 22

Suit un relevé comparatif des articles qui comprennent les frais d'exploitation pour es trois dernières années :

	1909.	1910.	1911.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—			
Voies	386,646 54	590,363 28	693,498 75
Lignes électriques	94,249,33	152,874 47	162,108 91
Bâtiments et agencements	50,241 32	54,657 28	64,697 11
Entretien du matériel—			
Matériel à vapeur	18,008 61	38,305 93	43,504 31
Matériel électrique	36,682 74	45,148 10	65,145 02
Wagons	405,497 36	692,276 38	790,609 02
Matériel électrique des voitures	321,050 88	481,301 83	546,276 52
Matériel divers	48,317 04	58,815 63	99,831 25
Frais divers des ateliers	39,608 67	202,591 58	192,608 03
Transports—Fonctionnement du matériel, force motrice			
Salaires attachés au matériel de force motrice	127,015 19	178,389 69	207,118 54
Combustible pour matériel de force motrice	184,719 72	271,410 36	332,584 89
Eau " "	20,818 00	21,398 33	21,947 47
Huile et chiffons " "	8,262 43	10,538 93	10,702 75
Fournitures et dépenses diverses	26,124 49	17,916 34	29,126 20
Louage de force motrice	686,128 63	1,087,273 72	1,390,810 05
Transports—Service des voitures—			
Surintendance	130,475 58	192,567 60	250,459 73
Salaires des conducteurs	1,181,244 60	1,749,916 70	2,070,624 01
Salaires des mécaniciens	1,150,002 77	1,697,096 68	2,024,115 38
Salaires, emp. divers attachés au serv. des voit.	121,009 71	152,950 35	294,498 67
Salaires, employés des garages	307,351 76	393,998 76	287,441 56
Service des fournitures de voitures	53,713 15	94,486 16	151,489 64
Dépenses diverses, service de voitures	75,940 59	183,526 94	306,931 96
Louage de matériel	25,988 40	42,136 56	55,278 55
Nettoyage et sablage des voies	26,703 64	65,200 30	80,302 13
Enlèvement des neiges et glaces	100,154 28	238,881 58	246,943 47
Dépenses générales—			
Appointements des hauts fonctionnaires	153,665 61	236,575 70	279,819 40
Appointements des commis	154,213 54	202,712 98	250,902 23
Impressions et papeterie	28,157 11	33,634 34	44,284 36
Dépenses diverses de bureau	32,422 53	44,336 11	34,944 72
Dépenses des magasins	17,059 38	30,817 44	33,047 06
Dépenses des écuries	20,133 95	33,841 10	37,876 19
Publicité et réclame	55,343 96	47,411 04	49,948 03
Dépenses diverses générales	151,399 58	133,752 32	165,707 31
Dommages	201,877 48	342,120 26	357,279 67
Frais de justice—dommages	19,147 15	8,784 32	9,107 93
Frais divers de justice	26,764 29	54,336 64	63,311 08
Loyers des terrains et bâtiments	15,628 20	20,936 74	28,310 05
Loyers des voies et terminus	73,087 18	98,753 70	110,846 74
Assurance	85,235,41	118,930 80	144,713 85

NOTE.—Des détails n'ont pas été fournis par la compagnie du chemin de fer urbain de Sherbrooke pour les frais d'exploitation qui se sont élevés à $37,243.47.

SERVICE PUBLIC.

Durant l'année 1911 le service public des chemins de fer électriques a été démontré par le transport de 426,296,792 voyageurs, à part 111,857,040 voyageurs sur correspondance et le transport de 2,496,072 tonnes de marchandises.

Comparativement à 1910, l'augmentation des voyageurs transportés a été de 65,331,-916 et dans les marchandises transportées de 1,643,778 tonnes. Le développement des opérations de marchandises par les chemins de fer électriques a été trés marqué depuis cinq ans.

Le développement du trafic des voyageurs depuis 1901 est désigné par le tableau qui suit:—

1901	120,934,656
1902	137,681,402
*1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792

Le transport de 426,296,792 voyageurs en 1911 a développé un nombre de milles parcourus de 71,534,128, et le transport de 2,496,072 tonnes de marchandises au parcours de 1,084,678 milles.

MATÉRIEL.

Le relevé comparatif qui suit indique le nombre et les catégories de wagons, etc., le 30 juin 1911:—

Catégories de wagons.	1909.	1910.	1911.
Wagons fermés	1,689	1,795	1,985
" ouverts	1,017	994	990
" mixtes	337	337	455
" marchandises	152	282	357
" postes, messageries et bagages	20	25	33
" mixtes, voyageurs et marchandises	7	7	5
" travaux	85	87	108
Chasse-neige	54	62	60
Balayeurs	90	97	106
Divers	93	103	226
Total	3,544	3,789	4,325

EMPLOYÉS.

Il y avait 13,674 employés d'attachés aux chemins de fer électriques le 30 juin 1911. Ces chiffres accusent une augmentation de 3,114 sur ceux de l'année 1910.

La totalité des appointements et des gages versés aux employés pour 1911 a été de $8,559,215.04—soit une augmentation de $2,242,437.84 sur les chiffres de l'année précédente. Les appointements et les gages forment 70·76 pour cent de la totalité des frais d'exploitation, comparativement à 62·30 pour cent de 1910.

Suit le relevé du nombre et des divisions des employés en 1911 et dans les deux années qui ont précédé:—

Employés.	1909.	1910.	1911.
Administration générale—			
Hauts fonctionnaires	132	150	163
Commis de bureaux	413	553	694
Entretien.—			
Surintendants	72	71	89
Autres employés	3,548	3,633	4,546
Transports—			
Surintendants	100	102	111
Autres employés	6,292	6,881	8,157
Total	10,557	11,390	13,671

ACCIDENTS.

Durant l'année 1911 les chemins de fer électriques ont tué 102 personnes et en ont blessé 2,670—soit une augmentation aux chiffres de 1910 de 7 dans le nombre des tués et de 132 dans le nombre des blessés.

Suit un relevé comparatif qui indique le nombre et les classes des personnes tuées et blessées depuis trois ans:—

	1909.		1910.		1911.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés	Tués.	Blessés.
Voyageurs	11	1,303	14	1,595	11	1,784
Employés	7	218	13	227	8	300
Autres	50	618	68	716	83	586
Total	68	2,139	95	2,538	102	2,670

RÉSUMÉS.

Les résumés qui suivent de faits de statistique permettront de faire des comparaisons intéressantes.

——	1901.	1902.	1903.	1904.
Total du nombre de milles	*674·58	557·59	759·36	766·50
Capital versé	$39,076,018	41,593,063	47,096,45	50,399,188
Recettes brutes	$5,768,283	6,486,438	7,233,677	8,453,609
Recettes nettes	$2,333,120	2,683,583	2,760,819	3,127,092
Recettes—voyageurs	$5,529,687	6,195,915	6,888,409	8,082,373
" marchandises	$95,082	127,917	164,188	182,143
" malles et messageries	$33,135	15,952	20,276	30,738
" autres sources	$110,377	146,652	160,803	158,353
Total des frais d'exploitation	$3,435,162	3,802,855	4,472,858	5,326,516
Entretien de la voie et des bâtiments	$310,892	445,837	481,236	606,146
Coût de la force motrice	$502,101	541,087	777,201	1,377,199
Entretien des wagons	$322,700	353,891	606,602	659,213
Frais généraux et d'exploitation	$2,299,468	2,462,038	2,607,817	2,683,957
Total du nombre de milles parc. par les wag.	31,750,754	35,833,841	38,028,529	42,066,124
Voyageurs transportés	120,934,656	135,681,402	155,662,812	181,689,998
Tonnes de marchandises transportées	287,926	266,182	371,286	400,161

——	1905.	1906.	1907.	1908.
Total du nombre de milles	793·12	813·74	814·52	992·03
Capital versé	$61,033,321	63,857,967	73,567,795	87,903,231
Recettes brutes	$9,357,125	10,966,871	12,630,430	14,007,049
Recettes nettes	$3,438,931	4,291,834	4,971,624	5,311,170
Recettes—voyageurs	$8,932,913	10,438,000	12,013,421	13,233,724
" marchandises	$216,022	288,105	344,367	346,021
" malles et messageries	$31,753	35,041	41,951	54,883
" autres sources	$176,435	205,724	233,190	372,421
Total des frais d'exploitation	$5,918,194	6,675,037	7,373,251	8,695,880
Entretien de la voie et des bâtiments	$629,656	608,767	765,684	912,929
Coût de la force motrice	$1,240,001	1,242,075	1,412,358	1,803,723
Entretien des wagons	$747,073	894,460	1,060,783	1,118,925
Frais généraux et d'exploitation	$3,301,462	3,929,733	4,498,424	4,860,303
Total du nombre de milles parc. par les wag.	45,959,101	50,618,836	53,361,227	56,964,881
Voyageurs transportés	203,467,317	237,655,074	273,999,404	299,099,309
Tonnes de marchandises transportées	510,350	506,024	479,731	732,475

——	1909.	1910.	1911.	
Total du nombre de milles	988·97	1,047·07	1,223·73	
Capital versé	$91,604,989	102,044,979	111,532,347	
Recettes brutes	$14,611,484	17,100,789	20,356,952	
Recettes nettes	$4,962,501	5,383,276	6,592,335	
Recettes—voyageurs	$14,080,755	16,125,995	19,130,376	
" marchandises	$386,092	575,537	744,179	
" malles et messageries	$110,452	68,604	88,233	
" autres sources	$34,185	51,241	100,930	
Total des frais d'exploitation	$8,885,235	10,121,781	12,096,134	
Entretien de la voie et des bâtiments	$643,135	797,895	920,875	
Coût de la force motrice	$1,445,227	1,586,927	2,001,543	
Entretien des wagons	$1,184,287	4,814,762	5,768,085	
Frais généraux et d'exploitation	$5,612,041	1,406,943	1,610,099	
Total du nombre de milles parc. par les wag.	60,152,846	65,249,166	72,618,806	
Voyageurs transportés	314,026,671	360,964,876	426,296,792	
Tonnes de marchandises transportées	....	852,294	2,496,072	

* On a compris par erreur les doubles voies et les voies de garage.

ACCIDENTS.

Année.	Tués.				Blessés.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Nombre transportés.	Tués, un par	Blessés, un par
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	2,538	360,964,876	25,783,205	226,310
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955

Des détails au sujet des chemins de fer électriques se trouveront parmi les tableaux qui constituent le corps du présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

J. L. PAYNE.
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1911.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Alberta Railway and Irrigation Co	De Lethbridge, district d'Alberta, jusqu'à Coutts, frontière internationale	64·61	
	De Stirling à Cardston	47·21	
			111·82
Albert méridien. (abandonné)	Embranch. Harvey, de la Jonction à Alma, N.-B.	16 00	
	Embranch. Harvey, d'Albert à Harvey-Bank, N.-B.	3 00	
			19 00
Algoma Central et Baie-d'Hudson	Du Saut-Sainte-Marie à Chippewa—Ligne principale.	69.35	
	Embranch.—De Michipicoten à Helen Mines	10 29	
	" —De Josephine-Jonct. à Josephine Mine.	10·00	
			89·64
Algoma Est, autrefois Manitoulin et North-Shore	Sudbury à Crean Hill	22·70	
Atlantique, Québec et Occidental	Paspébiac à l'extrémité de la voie	....	52·25
Baie des Chaleurs dans le rés. de l'Atl. et du lac Supér., maintenant Qué.-Oriental	De la station Matapédia, sur l'Int. à Pasbébia	....	100·00
Ch. de f. de la Baie-de-Quinté	De Deseronto à Bannockburn	76·00	
	" à l'ouest de Deseronto	2·00	
	De Yarker à Sydenham	11·39	
			89·39
Bedlington et Nelson	De la frontière internationale à Port Hill à la jonction du ch. de f. C.-P. à Creston, et de la jonction avec le ch. de fer C.-P. à Sirdar, jusqu'à Kuskomok	....	15·30
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	De la frontière internationale à Bannerman jusqu'à Brandon, Man	....	69·45
Bessemer et Baie-Barry	....	....	5·00
Yukon britannique	De White-Pass à l'embranchement de White-Horse.	90·32	
	Macrae à Pueblo	10·80	
			101·12
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur le chemin de fer Intercolonial, à Bouctouche, N.-B	....	34 00
Brockville, Westport et Nord-Ouest	De Brockville à Westport, Ont	....	45·00
Bruce-Mines et Algoma	De la ville de Bruce-Mines à Rock-Lake Mine	....	17·28
Canada-Atlantique, y compr. ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, maintenant dans le réseau du G.-Tronc.	De la ville d'Ottawa au raccordement avec le G.-T. à Lacolle et à la frontière des E.-U. Traverse le Saint-Laurent au pont du Côteau. Se relie au G.-T. au Côteau et à Lacolle, et à Ottawa jusqu'à Dépôt-Harbour, lac Huron, près de Parry-Sound	....	396·41
Comtés Centre. Loué au Canada Atlantique	De Glen-Robertson, sur le Canada Atlantique, à Hawkesbury, Ont	22·24	
	De South-Indian, sur le Can.-Atlantique, à Rockland	16·25	
			38·49
Canadian-Northern	De Port-Arthur à la rivière à La-Pluie	284·80	
	De la frontière internationale à Paddington	106·60	
	De Beaver à Edmonton	749·10	
	Embranch. de Stanley-Junction à Gunflint-Lake	73·30	
	" Carman-Junction à Somerset	78·40	
	" Neepawa-Junction à McCrae-Junction	70·56	
	" Jonction du Nord à Prince-Albert	360·59	
	" Sifton-Junction à Winnipegosis	21·10	
	" Emerson à South-Jonction	72·69	

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadian-Northern—*Fin.*	Voie de transfert de Winnipeg	18·81	
	Embranch.—Rossburn-Junction à Calder	145·50	
	" Greenway à Adelpha	52·10	
	" Arizona-Junction à Junction du G. N.	298·88	
	" Brandon-Junction à Carberry	22·90	
	" St-James à Gypsumville	157·99	
	" Hartney à Virden	36·71	
	" Battleford à Battleford-Junction	7·91	
	" Edmonton-Junction à Mornville	21·36	
	" Edmonton à Stony-Plains	21·35	
	" Oakland à Tobogan	17·24	
	" Thunderhill-Junction à Pelly	35·67	
	" Dalmeny N. à Laird	28·13	
	" Paddington à Birdshill	8·70	
	" Saskatoon à Kindersley	126.10	
	" Strathcona à Edmonton	7·22	
	" Rivière Ocre à la fin de la voie	14·90	
	" Jonct.de la B.d'Hudson à la riv.Le-Pas.	88·06	
	" Hallboro à Beulah	75·43	
	" Prince-Albert à Shellbrook	28·50	
	" Luxton à Bienfait	16 40	
	" Battleford Nord à la fin de la voie	40 00	
			3,087 00
Canada-Southern	Ligne principale—Windsor, Ont., au pont suspendu, chutes de Niagara	226·18	
	Emb. Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg	16·83	
	Embr. St-Clair—St-Clair-Junction à Courtwright	60·48	
	Embr. de Fort-Erié—Fort-Erié à Welland-Junction	17·50	
	Embr. d'Erié à Niagara—Vieux Fort Erié à Niagara.	30·60	
	Embr. Oil-Springs—Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Loué	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7·00	
"	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington	15·95	
			380·04
Canada Orient, maintenant compris dans le ch. de fer Intercolonial	Ci-devant Northern and Western of New-Brunswick. De Fredericton à Loggieville	125·00	
Pacifique-Canadien—Possédé	Ligne principale—Montréal à Vancouver	....	2,909·60
	Embranch.—De Dunmore à Crows-Nest	209·50	
	" Québec à Jonction St-Martin	159·80	
	" jonction des Piles aux Grandes Piles.	26·90	
	" jonction de Berthier à Berthier	2·10	
	" jonction de Joliette à St-Félix	16·60	
	" jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme.	13·30	
	" " " à St-Eustache	6·00	
Montréal et Occidental	" St-Jérôme à Labelle	66·90	
	" jonction de St-Lin à St-Lin	15·10	
	" Stn Buckingham au vill. Buckingham	3·20	
C. d. f. Brockville et Ottawa.	" Carleton Junction à Brockville	44·90	
	" Sudbury au Saut Ste-Marie	179·30	
	" Sudburry aux Mines de cuivre	5·60	
	" Dyment à Ottamine	6·90	
	" Molson à Lac-du-Bonnet	21·50	
	" McGregor à Varcoe	55·50	
	" Whittier-Junction à Emerson	63·80	
	" Rugby-Junction à Manitou	100·30	
	" Rugby-Junction à Gimli	56·50	
	" Rosenfeldt à Gretna	13·80	
	" Rugby-Junction à Arborg	74·40	
	" Rudyard à Kaleida	6·50	
	Embranchement de Souris. Kenmay à Estevan	156·20	
	Embranchement de Souris. Glenboro' à Souris	46·00	
	Embranchement de Souris. Deloraine à Napinka	18·60	
	Embranch.—De Schwitzer-Junction à Régina	210·20	
	" North-Portal à Pasqua	160·60	

TAALEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance.	
			Milles.	Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.* Colonisation du Lac Témiscamingue..................	Embranchement—New-Westminster-Junction à N.-Westminster..................		8·20	
	" Matta à Kippewa.................		47·20	
	" Mission-Junction à Sumas........		10·00	
	" Revelstoke à Arrow-Head........		27·40	
	" Vancouver à Coal Harbour.......		1·20	
	" Three Forks à Sandon...........		4·30	
	" Wood Bay à Windy Gates........		32·40	
	" Cranbrook à Kimberly...........		20·30	
	" Deloraine à Lyleton..............		37·40	
	" Fernie à Fernie Mines.............		5·00	
	" Kirkeria à Hardisty		561.30	
	" Marysville Junction à Marysville..		0·90	
	" Crowsnest à Kootenay Landing..		182·00	
	" Selkirk Junction à Selkirk........		1·30	
	" Wolseiy à Reston.................		122·40	
	" Lauder à Tilston.................		28·90	
	" Bolton Junction à Romford.......		227·00	
	" Moosejaw à Outlook..............		118·10	
	" Stoughton à Forward.............		62.90	
	" Langdon à Acme..................		39·80	
	" Kipp à Carmanguay...............		28.00	
	" Kerrobert à Macklin..............		46·10	
				3,352·10
	Longueur totale des voies possédées.		....	6,261·70
Lignes louées................	Atlantique et Nord-Ouest (Canada)—			
	De l'extrémité sud du pont de Lachine jusqu'à la frontière du Maine, Qué..........	181·90		
	Eganville Jct. à Eganville, Ont............	18·80		
			200·70	
	Saint-Laurent et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott, Ont.................	51·70		
	De Chaudière Jct. à la rue Sussex, Ottawa.	6·60		
			58·30	
	Ontario et Québec—			
	Montréal (gare Windsor) à Toronto-Jct...	4·80		
	Mile End à Adirondack-Jct.	10·00		
	De saint-Luc-Jct. à Wester-nJct...........	2·10		
	De Jct. de Montréal à Toronto (gare Union).	338·90		
	Leaside Jct. " " ..	5·30		
	De Londres à Windsor.....................	112·60		
			473.70	
	Credit Valley—			
	De Toronto-Junction à Saint-Thomas......	116·90		
	De Streetsville-Junction à Melleville-Jct...	31·60		
	De Cataract à Elora......................	27·30		
			175.80	
	West Ontario Pacific—Woodstock à London.........		26·70	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	Toronto-Junction à Owen-Sound...........	116·40		
	Orangeville-Junction à Teeswater.........	67·80		
	Wingham-Junction à Wingham............	4·50		
	Du réserv. de Mount.Forest à Mount-Forest.	1·20		
			189·90	
	Guelph-Junction—			
	Guelph-Jct. sur le ch. de f. Credit-Valley à Guelph................................		14·90	
	Joliette et Brandon—			
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon.		11 00	

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.*			
Lignes louées..............	Montréal et Ottawa—		
	De Vaudreuil à Jct. du Canada Atlantique. 86·70		
	De Rigaud à Pte-Fortune................. 6·80		
		93·50	
	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool—		
	De Burketon-Junction à Bobcaygeon......	38·70	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—		
	Hamilton Junction à Hamilton....................	2·70	
	Cap-de-la-Madeleine—		
	De la ligne-mère du ch. de f. P.C. à sa Jct. avec l'emb. des G. P. jusq. Cap-de-la-Madeleine.	2·30	
	Nouveau-Brunswick—		
	De Woodstock à la frontière du Maine..... 59·40		
	De Newbury-Junction à Gibson........... 59·10		
	De Aroostook-Junction à Edmunston...... 57·10		
		175·60	
	Saint-Jean et Maine—		
	De Vanceboro à Saint-Jean................ 90·30		
	De Fairville à Saint-John-ouest... .... 3·40		
		93·70	
	Frédéricton—		
	De Frédéricton-Junction à Frédéricton	22·10	
	Nouveau-Brunswick et Canada—		
	De McAdam-Junction à Saint-Etienne..... 33·90		
	De Watt-Junction Saint-André............. 27·50		
	De McAdam-Junction à Woodstock .... 51·10		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine. 5·00		
		117·50	
	Chemin de fer Saint-Etienne et Milltown—		
	De Saint-Etienne à Milltown........................	4·60	
	Tobique Valley—		
	Perth-Centre à PlasterR-ock......................	27·50	
	Manitoba et Nord-Ouest—		
	De Portage-la-Prairie à Lanigan............ 348·50		
	Binscarth à Russell........................ 11·30		
	Bredenburg Sud............................ 1·00		
	Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Gauthier Junction.................. 18·20		
		379·00	
	Colonization Manitoba Southwestern—		
	De Manitou à Deloraine.................. 100·60		
	De Rugby-Junction à Glenboro........... 102·70		
	De Elm Creek à Carman................. 12·20		
		215·50	
	Great-Northwest-Central—		
	De Chater à Miniota...................... 71·00		
	De Forrest à Lenore...................... 40·70		
		111·70	
	British-Columbia-Southern—		
	De Nelson à Proctor....................... 20·40		
	De Curzon à Kingsgate................... 8·50		
		28·90	
	Colonisation du Nord—		
	De Labelle à Mont Laurier........................	58·00	
	Shuswap et Okanagan—		
	Du raccordement avec le chemin de fer P. C. à Sicamous au lac Okanagan.................	50·80	

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.* Lignes louées.				
	Nakusp et Slocan—			
	De Nakusp, sur le lac La-Flèche, aux Trois-Fourches du ruisseau Carpenter, C.-B.		36·40	
	Columbia et Western—			
	De Castlegar-Junction à Midway	100·90		
	De Castlegar-Junction à Rossland	29·30		
	Route muletière jusqu'à Smelter-Junction .	2·00		
	Emb. des Mines, y com. Rossland à Le Roi	25·10		
			157·30	
	Kootenay et Arrowhead—			
	De Lardo à Gerrard		33·20	
	Columbia et Kootenay—			
	De Nelson à Robson	27·40		
	Embranchement de la rivière Kootenay ..	·80		
	De Slocan-Junction à Slocan	31·30		
			59·50	
	Iles Vancouver et Lulu—			
	De Vancouver à Steveston	16·90		
	Prolongement d'Eborne	10·00		
			26·90	
	Calgary et Edmonton—			
	De Calgary-Junction à Strathcona	190·60		
	" à Macleod-Junction...	107·20		
	De Wetaskiwin à Hardisty	100·00		
	De Lacombe à Castor.	85·00		
			482·80	
	Ottawa-Northern and Occident—			
	De Hull à Waltham	77·50		
	De Hull-Junction à Maniwaki	80·90		
			156·40	
	Tilsonburg, Lac Erié et Pacific—			
	De Ingersoll à Port-Burwell	33·40		
	De Ingersoll-Junction à Ingersoll	9·30		
			42·70	
	Guelph et Goderich—			
	De Guelph à Goderich	80·60		
	De Linwood-Junction à Listowel	16·20		
			96·80	
	Nicola, Kamloops et Similkameen—			
	De Nicola à Spence's-Bridge		47·00	
	Walkerton et Lucknow—			
	De Walkerton à Saugeen-Junction..................		37·60	
	Baie Georgienne et Atlantique—			
	De Victoria Harbour à Coldwater,................		13·30	
	St. Mary's et Ontario-Ouest—			
	De Embro à St. Mary's...........................		15·70	
	Orford Mountain—			
	De Eastman à Windsor....................	36·50		
	De Eastman à Troy-Junction...............	23·10		
			59·60	
	Vallée de St-Maurice—			
	Trois-Rivières à Grand Mère......................		27·30	
	Nouveau-Brunswick méridional—			
	Shore Line Junction à Bay Shore Junction.........		81·00	
	Longueur totale des lignes à bail			3,948 60
	" " possédées		....	6,261 70
	" dans le réseau du P. Can...		....	10,210 30

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Total.
Chemins de fer du gouvernement canadien.	Intercolonial—			
	De Halifax à la jonction Sainte-Rosalie....	796·04		
	Embranchement de Dartmouth...........	12·00		
	De Truro à Sydney........................	214·27		
	De la Pointe-du-Chêne à Saint-Jean	101·29		
	Embranchement d'Indian-Town..........	21·95		
	De Saint-Léonard-Jonction à Nicolet......	14·70		
	Embranchement de la Rivière-Ouelle......	6·19		
	De Saint-Charles-Junct. à Chaudière-Junct.	16·73		
	Embranchement Dalhousie................	6·28		
	De Pictou à Oxford-Junction	69·39		
	De Brown's-Point à Stellarton............	11·90		
	De New-Glasgow Junct. à Pictou-Landing.	8·18		
	De Pugwash-Junction à Pugwash..........	4·54		
	De Frédéricton à Loggieville...............	124·80		
	Embranchement de Sydney-Mines	7·07		
	Embranchement pour marchandises	35·04		
			....	1,450 37
	Embranchement de Windsor (32 milles) du ch. fer Int. expl. par le ch. de fer Dominion-Atl .			
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère de Tignish à Georgetown......	158·60		
	De Charlottetown à Murray-Harbour	52·30		
	Embranch.—Mount-Stewart à Souris......	39·33		
	" Montague-Jct. à Montague...	6·20		
	" Emerald à Cap-Traverse	12·90		
			....	269·33
				1,719 70
Canadian-Northern, Ontario..	De Toronto à Parry-Sound	145·40		
	De Parry-Sound-Junction à Sudbury-Junction	112·50		
	De Sudbury-Junction à Gowganda-Junction .	53·30		
	Embranchements............................	21·19		
	Rameaux....................................	10·51		
			....	342·90
Canadian Northern, Québec..	De Québec à Montréal.......................	176·35		
	De Joliette à Hawkesbury	67·05		
	Garneau-Junction à Rivière à Pierre-Jct.....	40·00		
	Saint-Jérôme-Junction à Huberdean	45·70		
	Saint-Jacques-Junction à Rawdon	15·88		
	Shawinigan-Junction aux chutes.............	4·50		
	Lorette-Junction à Transcontinental-Jct......	2·89		
	Hedleyville-Junction à rivière Montmorency	7·22		
	Rameaux....................................	9·22		
			....	368·81
Ch. de fer du Cap-Breton....	De Pointe-Tupper à Saint-Pierre..................		30·00	
	Terminus à Saint-Pierre		1·00	
				31·00
Caraquet....................	De Gloucester-Junction, chemin de fer Intercolonial à 5 milles au sud de Bathurst-Station, vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs à Shippigan-Harbour, N.-B..........................		....	68·00
Carillon et Grenville..........	Carillon à Grenville, Qué., se raccordant aux deux termini avec les vapeurs de la compagnie de Navigation de la Rivière Ottawa (largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)		....	13·00
Central Ontario..............	De Picton à Trenton-Junction................	32·17		
	De Trenton-Junction à Coe-Hill..............	72·60		
	De Ormsby-Junction à Maynooth...........	35·36		
			....	140·13

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Crows Nest Southern	De la frontière internationale à Michel, C.-B.	....	74·18
Cumberland Railway and Coal Company (ci-devant Spring Hill et Parrsboro')	De Spring Hill Junction, chemin de fer Intercolonial, aux houillères de Spring Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	....	32·00
Dominion Atlantic, y compris Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis et Cornwallis-Valley et bail de l'embranchement de Windsor de l'Intercolonial et Midland de la Nouvelle-Ecosse.	De Windsor à Yarmouth	170·78	
	Embranchements—		
	Wilmot à Torbrook	5·26	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant chemin de fer de Cornwallis Valley)	14·15	
	Embranchement de Windsor de l'Intercolonial—De Windsor et Windsor-Junction, chemin de fer Intercolonial 14 milles à partir d'Halifax, à bail	31·47	
	De Windsor à Truro	57·21	
			278·87
Eastern British Columbia	De Corbin à McGillivray, C.-B.	14·00	
	Embranchements	2·00	
			16·00
Elgin et Havelock	De Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac avec le chemin de fer Intercolonial ; de là à Havelock, dans le comté de King, N.-B.	27·00	
	De Havelock à Keith's-Mills	1·00	
			28·00
Esquimalt et Nanaimo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver	....	78·00
Chemin de fer Frédéricton et pont Ste-Marie, maintenant sur l'Intercolonial	Sur la riv. St-Jean, se raccordant au ch. de fer de Frédéricton, à Frédéricton, avec le ch. de fer du Nouv.-Brunswick et le ch. de f. Canada-Eastern à Ste-Marie		
Grand-Tronc (possédé)—			
Division Est	....	722·88	
Division Nord	....	884·64	
Division Centre	....	1,080·59	
Division Méridionale	....	245·55	
			2,933·66
A bail et en partie possédé	Chemin de fer Buffalo et Lac-Huron	....	
	De Fort-Erié à Goderich	161·30	
			161·30
	Longueur totale des lignes possédées et à bail	....	3,094·96
Tunnel Saint-Clair et abords.	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron—raccordant le chemin de fer Grand-Tronc aux chemins de fer de l'Etat du Michigan	....	2·25
	(Longueur du tunnel entre les portails 6,000 pds, cylindriques dans la section, avec diamètre intérieur de 19 pds 10 pcs).		
Grand-Tronc Pacifique	En voie de construction. (*Voir* Introduction.)		
Rive du Golfe, maintenant Caraquet	De la jonction avec le chemin de fer Caraquette à Pokemouche jusqu'à Tracadie	....	16·78

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Halifax et Southwestern, ci-devant Nova Scotia Southern, y compris Central Nova Scotia, Halifax et Yarmouth, Middleton, Victoria Beach, Liverpool et Milton....................	Halifax à Yarmouth..................................	246·60	
	Mahone-Junction à Lunenburg.........................	7·00	
	Bridgewater-Junction à Middleton-Junction...........	92·05	
	New Germany-Junction à Caledonia....................	22·10	
	Liverpool à Rapid-Falls.............................	4·85	
	Nictaux à Forbrook-Mines............................	4·16	
	Shelburne au quai de Battery-Point..................	1·11	
			377·87
Hereford....................	De la frontière internationale à Lime-Ridge, Québec, se reliant au ch. de fer Pacifique-Canadien à Cookshire, Maine-Central à la front. internationale, et au Québec-Central à Dudswell....................	....	52·18
Ch. de fer Interprovincial, pont et abords, maintenant compris dans l'Ottawa, Northern and Western.....	A travers la riv. Ottawa, dans la ville d'Ottawa.1·40		
Irondale, Bancroft et Ottawa....................	De la jonction avec le ch. de fer Grand-Tronc, près Kinmount Station, à jonction avec Central Ontario.	....	51·00
Inverness et Richmond, maintenant Inverness Ry. and Coal Co..............	Inverness à Point-Tupper-Junction..................	....	60·91
Kaslo et Slocan.............	De Kaslo à McGuigan, C.-B...........................	23·18	
	Embranchements......................................	0·19	
			23·37
Kent Northern...............	Richiboucto, N.-B., à Kent-Jct., c. de f. Intercolonial.	....	27·00
Kettle Valley................	Carson à Lynch Creek, C.-B..........................	....	22·20
Kingston et Pembroke.......	Ligne-mère Kingston à Renfrew.......................	103·40	
	Embranch. Glendower—Bedford à Zanesville-Mine..	4·10	
	" Robertsville—A Robertsville-Mines.....	0·90	
	" A Doran's-Mills, Charcoal-Works-McLaren's-Mills, Bethlehem-Iron-Mines, Lavant-Mills, Clyde-Forks-Mills, Wilson's-Mine, Carswell's-Mills, William's-Mine, Cameron-Bay.................... (Se raccorde au Grand-Tronc à Kingston, au Pacifique Canadien à Sharbot-Lake et à Renfrew.)..........	1·40	
			109·80
Klondike Mines..............	Dawson-City à Sulphur-Springs.......................	....	31·81
Lenora Mount Sicker.........	Lenora-Mines à Crofton, C.-B........................	....	12·00
Lotbinière et Mégantic.......	Lyster-Station, Grand-Tronc, à Saint-Jean des Chaillons............	....	30·00
Lac Erié et Rivière Detroit..	Walkerville, Ont., à Saint-Thomas...................	126·78	
Erié et Huron...............	Rondeau à Sarnia....................................	72·03	
			198·81
London et Port-Stanley.......	London à Port-Stanley sur le Lac Erié...............	....	23·66
Rivière Maganetawan........	Burks-Falls, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à la rivière Maganetawan..........................	....	1·91
Maritime Coal, Railway and Power Co..................	Maccan à Joggins Coal Mine..........................	....	15·00
The Manitoba Ry., ci-devant—The Northern Pacific and Manitoba, the Winnipeg Transfer Ry., the Portage and Northwestern the Waskada and Northeastern loué au Gouvernement du Manitoba et exploité par le Canadian Northern....................	De la frontière internationale à Winnipeg, et embran.	....	350·68

TABLEAU. I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Marmora Ry. and Mining Co., exploité par Central Ontario	De la jonction du Central-Ontario à Wanston	....	9·60
Midland of Nova Scotia (ci-devant Stewiacke Valley)	De Windsor à Truro, N.-E., *voir* Dominion-Atlantic Railway.		
Vallée de Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont où il se raccorde avec le ch. de fer des rivières Passumpsic et Connecticut ; se raccorde aussi avec le Grand-Tronc C.P.C. à Lennoxville	31·95	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead	3·51	
			35·46
Mid. of Man. maint. Gr-Nord.	De la frontière internationale à Gretna jusqu'à Portage-la-Prairie	76·52	
	De la frontière internationale près Haskett à Morden.	15·25	
			91·77
Montréal et Vermont-Jct	Du raccordement avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont ; se raccorde aussi à Stanbridge avec le chemin de fer Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	....	23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et ligne provinciale	Raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert jusqu'à Farnham	32·00	
	De Marieville à Césaire	8·60	
	De Farnham à Freligsburgh	18·00	
			58·60
Montréal et Atlantique (ci-vant Southeastern)	Ligne-mère—Farnham à Richford sur la frontière internationale	43·70	
	Drummondville-Junction à Drummondville	59·20	
		102·90	
	A bail—Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent.—De Stanbridge à Saint-Guillaume	60·50	
			163·40
	(Se raccorde aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, Stanstead, Shefford et Chambly)		
Morrissey, Fernie et Michel	De Swinton à Carbonado, C.-B., et ligne à bail	....	10·85
Napierville-Jonction	De Saint-Constant-Junction à Rouse's-Point	....	27·06
Nelson et Fort Sheppard		....	55·42
New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co., maint. Nova Scotia Steel and Coal Co.	De Troup-Junction à Waneta, sur la frontière internationale, C.-B.		
	De Ferrona-Junction, ch. de fer Int. à Sunny-Brae	....	12·50
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	De Sackville-Station, ch. de fer Intercolonial, au Cap Tourmente	....	36·00
Nouveau-Brunswick Coal and Railway Co	De Norton à Minto	....	58·00
New-Brunswick Southern (ci-(vant Can. Pacific)			
New-Westminster Southern	De Douglas à South-Westminster	....	23·73
North Shore	Adamsville à Mount-Carlyle	....	8·63
Nosbonsing et Nipissing	Du Lac Nosbonsing au lac Nipissing	....	5·50
Montagne d'Orford (mainte- C.P.R)			
Ottawa et New-York	D'Ottawa à la frontière internationale près de Cornwall	....	56·90
Pembroke Southern (loué au Canada-Atlantique)	De Pembroke à Golden-Lake	....	21·36

TABLEAU I.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Phillipsburg Ry. and Quarry Co........................	De la station Stanbridge du ch. de fer Pac. Can. et Central-Vermont, Philipsburg, comté de Missisquoi	....	6·00
Pontiac et Renfrew...........	De la station de Wyman sur le ch. de fer Jonction de Pontiac du Pac. aux m. de fer Bristol, c. de Pontiac	....	4·25
Embranchement Princeton Washington Co., R., (E.-U.)	De la frontière internationale près de Waring à la frontière internationale de Woodland...............	....	5·10
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (dans le réseau du Canadian-Northern)....	Du ch. de fer Pac.-Can. à Régina, allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long et à Prince-Albert.........	....	250·02
Ponts de Québec et abords de raccordement aux chemins de fer................	(Traversant le fleuve Saint-Laurent à Québec, en voie de construction, (10 milles.)		
Québec et Lac Saint-Jean....	De Québec à Chambord-Junction....................	176·00	
	De Chambord-Junction à Chicoutimi................	51·00	
	De Valcartier à Clarks............................	5·50	
	De Chambord-Junction à Roberval..................	13·30	
	La Tuque-Junction à La Tuque......................	39·70	
	Roberval au Quai de Roberval......................	1·00	
			286·50
Québec-Central..............	Grande-ligne—De Sherbrooke à Harlaka-Junction, ch. de fer Intercolonial à 5 milles de Lévis, Québec.	138·00	
	De Beauce-Junction à Ste-Sabine...................	55·00	
	Tring-Mégantic—Tring-Junction à Mégantic..........	60·00	
	(Raccorde aux chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Boston and Maine à Sherbrooke.)		253·00
Québec et Nouv.-Brunswick.	De Chaudière-Junction à Connors, N.-B., 135 milles (3 milles en voie de construction.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix.................	De Hedleyville paroisse de Saint-Roch, Québec, au Cap-Tourmente..................................	....	27·00
Québec-sud, comprenant le chemin de fer de la Vallée de l'Est du Richelieu et des Comtés-Unis..............	Noyan-Junction à Bellevue-Junction................	80·82	
Et ch. de fer de la Rive-Sud.	De Fortierville-Junction avec le Grand-Tronc à St-Lambert..	109·69	
	Jonction Saint-Constant à Jonction Napierville.......	1·40	
			91·91
Red-Mountain................	De la frontière internationale à Patterson, C.-B., à Rossland...	....	9·59
Restigouche et Occidental, maintenant International du Nouveau-Brunswick........	De Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard...........	....	113·50
Rutland et Noyan.............	De la frontière internationale à Noyan-Junction......	....	3·39
Stanstead, Shefford et Chambly.........................	Du raccord. avec le ch. de fer Jct. de Montréal et Vermont près de St-Jean, vers l'est jusqu'à Waterloo..	....	43·00
Prolong. du pont et du ch. de fer de St-Jean, maintenant loué au ch. de fer Can.-Pac.	De Saint-Jean à Fairville, traversant la rivière Saint-Jean sur un pont à armature en acier, et raccordant le ch. de fer Intercolonial avec le chemin de fer Nouveau-Brunswick, C.P.R. compris dans le réseau du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2·00 milles.		

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Vallée de Saint-Jean et Riv.-du-Loup	De Frédéricton, N.B., à Woodstock, N.-B., 66 milles dont 6 milles sont construits	....	....
Salisbury et Albert (ci-devant ch. de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.-B	....	45·00
Schomberg et Aurora	Du Lac Bond, Ont., à Schomberg	....	14·40
Saint-Laurent et Adirondack	Du raccordement avec le Canada Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique Canadien à Adirondack-Junction	12·90	
	A bail—De Valleyfield à Beauharnois	13·30	
			46·12
Saint-Martin	De Hampton à Saint-Martin	....	30·00
Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.)	Sydney-Harbour à Louisburg-Harbour	39·00	
	Embranchement des houillères	22·77	
	Rameaux	2·29	
			64·06
Rivière Ste-Marie, maintenant Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	....	....	....
Témiscamingue et Ontario-Nord	De North-Bay à Cochrane	252·80	
	Englehart à Charlton	7·80	
	Cobalt à Kerr-Lake	3·90	
	Haileybury à Moore's-Cove	1·64	
	Chutes de l'Iroquoise à Porcupine Sud	28·00	
	Liskeard au lac Témiskaming	·64	
			294·73
Mille-Iles	De Gananoque sur le fleuve Saint-Laurent, à la jonction des Mille-Iles	....	6·33
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., à Edmundston, N.B., sur le chemin de fer Nouveau-Brunswick	81·00	
	Embr.—d'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean.	32·00	
			113·00
Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique	De Port-Burwell à Ingersoll, maintenant compris dans le chemin de fer du Pacifique-Canadien	....	....
Toronto, Hamilton and Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac Erié	Du raccordement de Waterford avec le Canada Southern à celui de Welland avec le Canada-Southern traversant la ville de Hamilton	79·88	
	De Hamilton au raccordement du Grand-Tronc	0·27	
			80·15
Victoria et Sydney	De Victoria à Sidney, C.-B	....	15·97
Victoria, chemin de fer et bateau-passeur	Ville de Victoria	....	·91
Vancouver, Victoria et Oriental	Laurier aux Grandes-Fourches	16·47	
	Grandes-Fourches-Jonction à Phœnix	25·82	
	Grandes-Fourches aux hauts-fourneaux de Granby	4·74	
	Midway à la frontière internationale	28·89	
	Chopaka à Princeton	59·11	
	Frontière internationale à S. Westminster	21·05	
	Frontière internationale à Port-Guichon	46·60	
	New-Westminster à Vancouver	14·79	
	Burrard-Inlet à Vancouver	1·93	
			219·40
Houillères de Wellington	D'Union-Bay à Cumberland	....	10·75
York et Carleton	Du raccordement avec le ch. de fer Canada-Eastern, à Cross-Creek-Station jusqu'à Ryan-Brook, N.-B	....	10·50
	Longueur totale du parcours	....	25,399·86

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voie unique. Ligne représentée p. le capital-actions. Ligne-mère.	Embr. et rameaux	Ligne de compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise, etc.	Ligne exploitée en vertu des droits de circulation.	Total des milles exploités.
1	Alberta Railway & Irrigation Co....	111·29	·53				1·60	113·42
2	Algoma Central & Hudson Bay.....	89·64						89·64
3	Atlantic, Quebec & Western.........	52·25					1·75	54·00
4	Bay de Quinté......................	78·00	11·39				19·00	108·39
5	Bedlington & Nelson..................	15·30					8·67	23·97
6	Bessemer & Barry's Bay............	5·00						5·00
7	Brandon, Sask'n & Hudson Bay.....	69·45						69·45
8	British Yukon......................	85·80	15·32					101·12
9	Brockville, Westport & N. Western..	45·00						45·00
10	Bruce Mines & Algoma..............	17·28						17·28
11	Canada Southern....................	226·18	153·86				17·92	397·96
	Chemins de fer de l'Etat:—							
12	Intercolonial......................	1,415·33	35·04				40·30	1,490·67
13	Ile-du-Prince-Edouard............	150·90	118·43					269·33
14	Canadian-Northern.................	1,140·50	1,946·50		350·68	250·02		3,687·70
15	Canadian-Northern, Ontario........	311·20	31,70				3·80	346·70
16	Canadian-Northern, Québec.........	243·40	125·41				58·65	427·46
17	Canadien-Pacifique.................	2,909·60	3,103·20	2,623·60	1,389·90	184·00	37·30	10,247·60
18	Carillon et Grenville...............	13·00						13·00
19	Cap-Breton.........................	31·00						31·00
20	Caraquet...........................	68·00			16·78			84·78
21	Central Ontario.....................	140·13				9·60		149·73
22	Crow's Nest Southern...............	74·18						74·18
23	Cumberland Railway & Coal Co....	32·00						32·00
24	Dominion Atlantic..................	242·14	5·26		31·47		14·42	293·29
25	Eastern B.C.........................	14·00	2·00					16·00
26	Elgin & Havelock...................	27·00	1·00					28·00
27	Esquimalt & Nanaimo..............	78·00						78·00
28	Grand-Tronc (au Canada)..........	2,933·66				161·30	13·71	3,108·67
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)..	396·41			59·85			456·26
30	*Grand-Tronc Pacifique............	*						
31	Halifax & Southwestern.............	246·60	131·27				2·30	380·17
31	Hereford............................	52·18						52·18
33	Inverness Railway & Coal Co	60·91						60·91
34	International du Nouveau-Brunswick	113·50						113·50
35	Irondale, Bancroft & Ottawa........	51·00						51·00
36	Kaslo & Slocan.....................	23·18	·19					23·37
37	Kent Northern......................	27·00						27·00
38	Kettle Valley........................	22·20						22·20
39	Kingston & Pembroke...............	103·40	6·40					109·80
40	Klondike Mines.....................	31·81						31·81
41	Lake Erie & Detroit Rivière (Père Marquette)......................	198·81					136·78	335·59
42	Liverpool & Milton, maintenant Halifax e. Southwestern...............							
43	London & Port Stanley..............	23·66					·42	24·08
44	Lotbinière et Mégantic.............	30·00						30·00
45	Maganetawan River.................	1·91						1·91
46	Manitoulin & North Shore (Algoma Eastern)............................	22·70					3·25	25·95
47	Maritime Railway & Coal Co.......	12·00	3·00					15·00
48	Massawippi Valley..................	35·46					2·95	38·41
49	Manitoba Great Northern...........	91·77					·99	92·76
50	Montréal et Atlantique.............	102·90			60·50			163·40
51	Montréal et Ligne Provinciale......	50·00	8·60					58·60
52	Montréal & Vermont-Junction.......	23·60						23·60
53	Moncton & Buctouche...............	32·00	2·00					34·00
54	Morrissey, Fernie & Michel.........	5·82			5·03			10·85
55	Napierville-Junction................	27·06						27·06
56	Nelson & Fort Sheppard............	55·42					5·42	60·84
57	Nouveau-Brunswick Coal & Ry. Co.	58·00						58·00

*1,296·77 milles de voie achevés.

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1910. Toutes les voies ferrées.

Rails.		Deuxième voie.							
		Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne exploitée en vertu de droits de circ.	Ligne exploitée à l'entreprise, etc.	Total des milles exploités.	Rails.		
Fer.	Acier.	Ligne-mère.	Embr. et rameaux.				Fer.	Acier.	Numéro.
	111·82								1
	89·64								2
	52·25								3
	89·39								4
	15·30								5
	5·00								6
	69·45								7
	101·12								8
	45·00								9
	17·28								10
	380·04	226·18	16·80		2·47	245·45		242·98	11
	1,450 37	23·13	2·10		37·60	62·83		25·23	12
	269·33								13
	3,687·70								14
	342·90								15
	368·81								16
	10,210·30	451·70		165·80		617·50		617·50	17
	13·00								18
	31 00								19
	84·78								20
	149·73								21
	74·18								22
	32·00								23
2·84	276·03								24
	16·00								25
	28·00								26
	78·00								27
	3,094·96	706·81				706·81		706·81	28
	456·26	·88				·88		·88	29
									30
	377·87								31
	52·18								32
	60·91								33
	113·50								34
	51·00								35
	23·37								36
	27·00								37
	22·20								38
6·40	103·40								39
	31·81								40
	198·81								41
									42
	23·66								43
	30·00								44
	1·91								45
	22·70								46
	15·00								47
	35·46								48
	91·77								49
	163·40	6·40				6·40		6·40	50
	58·60								51
	23·60								52
	34·00								53
	10·85								54
	27·06								55
	55·42								56
	58·00								57

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Non du chemin de fer.	Voie unique. Ligne représentée par le capit.-actions: Ligne-mère.	Embr. et rameaux.	Ligne de compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise, etc.	Ligne exploitée en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploitées.
58	New Westminster Southern							
59	New Brunswick & P.E. Island	36·00						36·00
60	New Brunswick Southern	23·73					1·48	25·21
61	North Shore	6·13	2·50					8·63
62	Nosbonsing & Nipissing	5·50						5·50
63	Nova Scotia Steel & Coal Co	12·50						12·50
64	Ottawa & New York	56·90					1·90	58·80
65	Phillipsburg Railway & Quarry Co.	6·00						6·00
66	Pontiac & Renfrew	4·25						4·25
67	Princeton Branch of Washington Co. Railway	5·10						5·10
68	Quebec Central	138·00	115·00					253·00
69	Quebec Oriental	100·00						100·00
70	Quebec Railway, Light & Power Co	24·00				3·00		27·00
71	Québec et Lac St-Jean	227·00	59·50					286·50
72	Quebec, Montreal & Southern	191·91						191·91
73	Red Mountain	9·59						9·59
74	Rutland & Noyan	3·39						3·39
75	Salisbury & Albert	45·00						45·00
76	Schomberg & Aurora	14·40						14·40
77	Stanstead, Shefford & Chambly	43·00						43·00
78	St. Clair Tunnel	1·13						1·13
79	St. Martin's	30·00						30·00
80	St. Lawrence & Adirondack	32·80			13·30		8·92	55·04
81	Sydney & Louisburg, Dominion Coal Co	39·00	22·77	1·09	1·20			64·06
82	Temiscouata	113·00						113·00
83	Temiskaming & Northern Ontario	252·80	41·98					294·78
84	Thousand Islands	6·08	·25					6·33
85	Toronto, Hamilton & Buffalo	79·88	·27				4·36	84·51
86	Vancouver Copper Co	12·00						12·00
87	Vancouver, Victoria & Eastern	219·40					1·48	220·88
88	Victoria & Sidney	15·97						15·97
89	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	·91						·91
90	Wellington Colliery Co	10·75						10·75
91	York & Carleton	10·50						10·50
	Totaux définitifs	14,295·17	5,943·37	2,624·69	1,928·71	607·92	387·37	25,787 23

durant l'exercice terminé le 30 juin 1911—Toutes les voies ferrées.—*Suite.*

Deuxième voie.									
Rails.		Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée en vertu de droits de circulation	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Fer.	Acier.	Ligne principale.	Emb. et rameaux.				Fer.	Acier.	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	58
....	36·00	....	....	....	....	....	....	....	59
....	23·73	....	....	....	....	....	....	....	60
....	8·63	....	....	....	....	....	....	....	61
....	5·50	....	....	....	....	....	....	....	62
....	12·50	....	....	....	....	....	....	....	63
....	56·90	....	....	....	....	....	....	....	64
....	6·00	....	....	....	....	....	....	....	65
....	4·25	....	....	....	....	....	....	....	66
....	5·10	....	....	....	....	....	....	....	67
....	253·00	....	....	....	....	....	....	....	68
....	100·00	....	....	....	....	....	....	....	69
....	27·00	6·00	....	....	....	6·00	....	6·00	70
....	286·50	....	....	....	....	....	....	....	71
....	191·91	....	....	....	....	....	....	....	72
....	9·59	....	....	....	....	....	....	....	73
....	3·39	....	....	....	....	....	....	....	74
25·00	20·00	....	....	....	....	....	....	....	75
....	14·40	....	....	....	....	....	....	....	76
....	43·00	....	....	....	....	....	....	....	77
....	1·13	....	....	....	....	....	....	....	78
....	30·00	....	....	....	....	....	....	....	79
....	46·12	....	....	....	....	....	....	....	80
....	64·06	....	....	....	....	....	....	....	81
....	113·00	....	....	....	....	....	....	....	82
....	294·78	....	....	....	....	....	....	....	83
....	6·33	....	....	....	....	....	....	....	84
....	80·15	4·16	....	....	....	4·16	....	4·16	85
....	12·00	....	....	....	....	....	....	....	86
....	219·40	....	....	....	....	....	....	....	87
....	15·97	....	....	....	....	....	....	....	88
....	·91	....	....	....	....	....	....	....	89
....	10·75	....	....	....	....	....	....	....	90
....	10·50	....	....	....	....	....	....	....	91
34·24	25,365·62	1,425·26	18·90	165·80	40·07	1,650·03	....	1,609·96	

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies sur chantiers et voies d'évitement. Ligne représentée par le capital-act. Ligne principale.	Emb. et ram.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Ligne exploit. en vertu du dr. de circ.	Total d. milles exploités.	Rails. Fer.	Acier.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co.	11·59					11·59		11·59
2	Algoma Central & Hudson Bay	23·20	9·93				33·13		33·13
3	Atlantic, Quebec & Western								
4	Baie de Quinté	11·30	4 00				15·30		15·30
5	Bedlington & Nelson	1·28					1·28		1·28
6	Bessemer & Barry's Bay								
7	Brandon, Sask'n & Hudson Bay	8·92					8·92		8·92
8	British Yukon								
9	Brockville, Westport & N'th Western.	2·00					2·00		2·00
10	Bruce Mines & Algoma								
11	Canada Southern	165·61	45·77				211·38		211·38
	Chemins de fer de l'Etat—								
12	Intercolonial	388·68					388·68		388·68
13	Ile-du-Prince Edouard	11·15	9·10				20·25	1·20	19·05
14	Canadian Northern	153·94	220·58	47·04			421·56		421·56
15	Canadian Northern Ontario	24·38	7·66				32·04		32·04
16	Canadian Northern Quebec	17·20	37·93				55·13		55·13
17	Pacifique Canadien	2,495·50					2,495·50		2,495·50
18	Carillon & Grenville								
19	Cape Breton								
20	Caraquet								
21	Central Ontario	15·50			·50		16·00		16·00
22	Crows Nest Southern	13·80					13·80		13·80
23	Cumberland R'ly & Coal Co.	16·00					16·00		16·00
24	Dominion Atlantic	18·26	9·14	6·93			34·33	8·78	25·55
25	Eastern British Columbia								
26	Elgin & Havelock								
27	Esquimalt & Nanaïmo								
28	Grand-Tronc	1,119·53					1,119·53		1,119·53
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	103·42		5·29			108·71		108·71
30	Halifax & South Western	11·76	9·42				21·18		21·18
31	Hereford	8·37					8·37	·23	8·14
32	Inverness R'ly & Coal Co.	4·60					4·60		4·60
33	International du N.-Brunswick								
34	Irondale, Bancroft & Ottawa	1·00					1·00		1·00
35	Kaslo & Slocan		1·43				1·43		1·43
36	Kent Northern								
37	Kettle Valley	1·49					1·49		1·49
38	Kingston & Pembroke	24·00					24·00		24·00
39	Klondike Mines	2·00					2·00		2·00
40	Lake Erie & Detroit River (Père Marquette)	65·91				23·03	88·94		65·91
41	Liverpool & Milton, maintenant Halifax & South Western								
42	London & Port Stanley	10·03					10·03		10·03
43	Lotbinière et Mégantic	3·00					3·00		3·00
44	Maganetawan River								
45	Manitoulin & North Shore (Algoma Eastern)	4·80	2·92				7·72		7·72
46	Maritime R'ly & Coal Co.		3·00				3·00		3·00
47	Massawippi Valley	9·09					9·09		9·09
48	Manitoba Great Northern	8·88					8·88		8·88
49	Montreal & Atlantic	37·20					37·20		37·20
50	Montreal & Province Line	2·50					2·50		2·50
51	Montreal & Vermont Junction	2·00					2·00		2·00
52	Moncton & Buctouche								
53	Morrissey, Fernie & Michel								
54	Napierville Junction	3·22					3·22		3·22
55	Nelson & Fort Sheppard	3·09					3·09		3·09
56	New Brunswick Coal & R'ly Co.	7·00					7·00		7·00
57	New Brunswick Southern (maintenant chemin de fer C.P.)								

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911—Toutes les voies ferrées.—*Suite.*

Total des milles exploités—Toutes les voies.

Ligne représentée par capital-actions.		Ligne des compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise, etc.	Ligne expl. en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Ligne-mère.	Embranchements et rame'ux						Fer.	Acier.	
122·88	·53				1·60	125·01		123·41	1
112·84	9·93					122·77		122·77	2
52·25					1·75	54·00		52·25	3
89·30	15·39				19·00	123·69		104·69	4
16·58					8·67	25·25		16·58	5
5·00						5·00		5·00	6
78·37						78·37		78·37	7
85·80	15·32					101·12		101·12	8
47·00						47·00		47·00	9
17·28						17·28		17·28	10
617·97	216·43				20·39	854·79		834·40	11
1,827·14	37·14				77·90	1,942·18		1,864·28	12
162·05	127·53					289·58	1·20	288·38	13
1,294·44	2,167·08		397·72	250·02		4,109·26		4,109·26	14
335·58	39·36				3·80	378·74		374·94	15
260·60	163·34				58·65	482·59		423·94	16
5,856·80	3,103·20	2,623·60	1·555,70	184·00	37·30	13,360·60		13,323·30	17
13·00						13·00		13·00	18
31·00						31·00		31·00	19
68·00			16·78			84·78		84·78	20
155·63				10·10		165·73		165·73	21
87·98						87·98		87·98	22
48·00						48·00		48·00	23
260·40	14·40		38·40		14·42	327·62	11·62	301·58	24
14·00	2·00					16·00		16·00	25
27·00	1·00					28·00		28·00	26
78·00						78·00		78·00	27
4,760·00				161·30	13·71	4,935·01		4,921·30	28
500·71			65·14			565·85		565·85	29
258·36	140·69				2·30	401·35		399·05	30
60·55						60·55	·23	60·32	31
65·51						65·51		65·51	32
113·50						113·50		113·50	33
52·00						52·00		52·00	34
23·18	1·62					24·80		24·80	35
27·00						27·00		27·00	36
23·69						23·69		23·69	37
127·40	6·40					133·80	30·40	103·40	38
33·81						33·81		33·81	39
264·72					159·81	424·53		264·72	40
									41
33·69					·42	34·11		33·69	42
33·00						33·00		33·00	43
1·91						1·91		1·91	44
27·50	2·92				3·25	33·67		30·42	45
12·00	6·00					18·00		18·00	46
44·55					2·95	47·50		44·55	47
100·65					·99	101·64		100·65	48
146·50			60·50			207·00		207·00	49
52·50	8·60					61·10		61·10	50
25·60						25·60		25·60	51
32·00	2·00					34·00		34·00	52
5·82			5·03			10·85		10·85	53
30·28						30·28		30·28	54
58·51					5·42	63·93		58·51	55
65·00						65·00		65·00	56
									57

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies dans les cours et de garage.							
		Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Nouvelle ligne const. durant l'exercice.	Total des milles exploit.	Rails.	
		Ligne principale.	Emb. et rame'ux					Fer.	Acier.
58	New Brunswick & P.E. Island........	1·60	......	......	......	......	1·60	....	1·60
59	New Westminster Southern...........	1·10	......	......	......	......	1·10	....	1·10
60	North Shore..........................	1·37	......	......	......	......	1·37	....	1·37
61	Nosbonsing & Nipissing..............	....	......	......	......	......	....	....	....
62	Nova Scotia Steel & Coal Co.........	....	......	......	......	......	....	....	....
63	Ottawa & New York.................	7·08	......	......	......	......	7·08	....	7·08
64	Phillipsburg R'ly & Quarry Co.......	....	......	......	......	......	....	....	....
65	Pontiac & Renfrew..................	....	......	......	......	......	....	....	....
66	Princeton Branch, of Wash'n Co. R'ly.	....	......	......	......	......	....	....	....
67	Quebec Central......................	....	......	......	......	......	....	....	....
68	Quebec Oriental.....................	....	......	......	......	......	....	....	....
69	Quebec R'ly Light & Power Co.......	....	7·00	......	......	......	7·00	....	7·00
70	Québec et Lac Saint-Jean.............	35·41	3·64	......	......	......	39·05	....	39·05
71	Quebec, Montreal & Southern.........	23·05	3·09	......	......	......	26·14	....	26·14
72	Red Mountain........................	3·68	......	......	......	......	3·68	....	3·68
73	Rutland & Noyan.....................	·77	......	......	......	......	·77	....	·77
74	Salisbury & Albert..................	5·00	......	......	......	......	5·00	4·00	1·00
75	Schomberg & Aurora.................	....	......	......	......	......	....	....	....
76	Stanstead, Shefford & Chambly......	3·43	......	......	......	......	3·43	....	3·43
77	St. Clair Tunnel.....................	....	......	......	......	......	....	....	....
78	St. Martins..........................	....	......	......	......	......	....	....	....
79	St. Lawrence & Adirondack..........	5·32	......	3·21	......	......	8·53	....	8·53
80	Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.)	....	43·60	......	......	......	43·60	....	43·60
81	Témiscouata.........................	5·86	2·74	......	......	·25	8·85	....	8·60
82	Témiskaming & Northern Ontario.....	78·32	6·53	......	......	......	84·85	....	84·85
83	Thousand Islands.,..................	1·00	......	......	......	......	1·00	....	1·00
84	Toronto, Hamilton & Buffalo.........	35·76	......	......	......	......	35·76	....	35·76
85	Vancouver Copper Co................	....	......	......	......	......	....	....	....
86	Vancouver, Victoria & Eastern........	37·24	......	......	......	......	37·24	....	37·24
87	Victoria & Sidney....................	1·58	......	......	......	......	1·58	....	1·58
88	Victoria Terminal R'ly & Ferry Co...	·31	......	......	......	......	·31	....	·31
89	Wellington Colliery Co...............	....	......	......	......	......	....	....	....
90	York & Carleton.....................	....	......	......	......	......	....	....	....
	Totaux définitifs.............	5,059·08	427·48	62·47	·50	23·28	5,572·81	14·21	5,535·32

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911—Toutes les voies ferrées.—*Fin.*

TOTAL DES MILLES EXPLOITÉS—TOUTES LES VOIES.

Ligne représentée par le capital-actions		Ligne des compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Ligne exploitée en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéro.
Ligne-mère.	Embranc. et rameaux.						Fer.	Acier.	
37·60						37·60		37·60	58
24·83					1·48	26·31		24·83	59
7·50	2·50					10·00		10·00	60
5·50						5·50		5·50	61
12·50						12·50		12·50	62
63·98					1·90	65·88		63·98	63
6·00						6·00		6·00	64
4·25						4·25		4·25	65
5·10						5·10		5·10	66
138·00	115·00					253·00		253·00	67
100·00						100·00		100·00	68
30·00	7·00			3·00		40·00		40·00	69
262·41	63·14					325·55		325·55	70
214·96	3·09					218·05		218·05	71
13·27						13·27		13·27	72
4·16						4·16		4·16	73
50·00						50·00	29·00	21·00	74
14·40						14·40		14·40	75
46·43						46·43		46·43	76
1·13						1·13		1·13	77
30·00						30·00		30·00	78
38·14			16·51		8·92	63·57	—	54·65	79
39·00	66·37	1·09	1·20			107·66		107·66	80
118·86	2·74				·25	121·85		121·60	81
331·12	48·51					379·63		379·63	82
7·08	·25					7·33		7·33	83
119·80	·27				4·36	124·43		120·07	84
12·00						12·00		12·00	85
256·64					1·48	258·12		256·64	86
17·55						17·55		17·55	87
1·22						1·22		1·22	88
10·75						10·75		10·75	89
10·50						10·50		10·50	90
20,779·51	6,389·75	2,624·69	2,156·98	608·42	450·72	33,010·07	72·45	32,486·90	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.

NOUVELLE-ECOSSE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la **Nouvelle-Ecosse** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Canadian Government Railway—Intercolonial.......	481·61	481·61		
2	Cape Breton..	31·00	31·00		
3	Cumberland Railway & Coal Co....................	32·00	32·00		
4	Dominion Atlantic, and..............................	247·40	247·40		
5	Windsor Branch of the Intercolonial................	31·47	31·47		
6	Halifax & South Western............................	377·87	369·81	8·06	
7	Inverness Railway & Coal Co........................	60·91	60·91		
8	Liverpool & Milton, compris dans Halifax & South Western..	....	6·00	....	6·00
9	Maritime Railway, Coal & Power Co..................	15·00	15·00		
10	Nova Scotia Steel & Coal Co........................	12·50	12·50		
11	Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co)...........	64·06	62·86	1·20	
	Total........................	1,353 82	1,350 56	9·26	6·00

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans l'**Ile-du-P.-Edouard** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Chemin de fer de l'Etat.— Ile-du-Prince-Edouard....	269·33	269·33		
	Total..........................	269·33	269·33		

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le **Nouveau - Brunswick** le 30 juin. 1911.	1910.	Augmentation.	Diminution.
1	Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	504·69	504·69		
2	Canadian Pacific	519·40	438·60	80·80	
3	Caraquet, and	68·00	68·00		
4	Gulf Shore	16·78	16·78		
5	Elgin & Havelock	28·00	28·00		
6	International of New Brunswick	113·50	80·00	33·50	
7	Kent Northern, and	27·00	27·00		
8	St. Louis and Richibucto	....	*7·00	....	*7·00
9	Moncton & Buctouche	34·00	32·00	2·00	
10	New Brunswick Coal & Railway Co	58·00	58·00		
11	New Brunswick & Prince Edward Island	36·00	36·00		
12	New Brunswick Southern, maintenant Ch. Can. du P.	....	82·35	....	82·35
13	North Shore	8·63	8·63		
14	Embranch Princeton de la Washington Co. Ry. (U.S.)	5·10	5·10		
15	Salisbury & Albert	45·00	45·00		
16	St. Martins	30 00	30 00		
17	Témiscouata	44·00	44·00		
18	York & Carleton	10·50	10·50		
	Total	1,548·60	1,521·65	116·30	89·35

*Ligne abandonnée.

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

QUÉBEC.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans Québec le 30 juin. 1911.	1910.	Augmentation.	Diminution.
1	Atlantique, Québec et Ouest	52·25	35·00	17·25	
2	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	464·07	464·07		
3	Pacifique Canadien	1,063·00	1,031·20	31·80	
4	Canadian Northern Quebec	368·81	348·67	20·14	
5	Carillon et Grenville	13·00	13·00		
6	Grand Tronc	437·92	451·40		*13·48
7	Grand Tronc (Canada Atlantique)	66·38	66·38		
8	Hereford	52·18	52·18		
9	Lotbinière et Mégantic	30·00	30·00		
10	Massawippi Valley	35·46	35·46		
11	Montréal et Atlantique	163·40	163·40		
12	Montréal et ligne provinciale	58·60	58·60		
13	Montréal et Vermont Junction	23·60	23·60		
14	Napierville Junction	27·06	27·06		
15	Phillipsburg Railway & Quarry Co	6·00	6·00		
16	Quebec Oriental, autrefois Atlantique et Lac Supérieur	100·00	100·00		
17	Quebec Central	253·00	222·00	31·00	
18	Québec et lac Saint-Jean	286·50	286·50		
19	Quebec Railway, Light & Power Co	27·00	27·00		
20	Québec, Montréal et Sud	191·91	191·91		
21	Rutland et Noyan	3·39	3·39		
22	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	43·00		
23	St-Laurent et Adirondack	46·12	46·12		
24	Témiscouata	69·00	69·00		
	Total	3,881·65	3,794·94	100·19	13·48

*Voir parcours en milles dans l'Ontario.

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

ONTARIO.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **Ontario** le 30 juin. 1911.	1910.	Augmentation.	Diminution.
1	Algoma Central & Hudson Bay	89·64	89·64		
2	Baie de Quinté	89·39	89·37	0·02	
3	Bessemer & Barry's Bay	5·00	5·00		
4	Brockville, Westport & North Western	45·00	45·00		
5	Bruce Mines & Algoma	17·28	17·28		
6	Canada Southern	380·04	382·19	....	2·15
7	Canadian Northern	398·20	353·70	44·50	
8	Canadian Northern Ontario	342·90	342·20	·70	
9	Canadian Pacific	2,886·30	2,881·90	4·40	
10	Central Ontario, and	140·13	140·13		
11	Marmora Railway & Mining Co	9·60	9·60		
12	Grand-Tronc	2,657·04	2,643·56	†13·48	
13	Grand-Tronc (Canada Atlantic)	389·88	389·88		
14	Irondale, Bancroft & Ottawa	51·00	48·00	3·00	
15	Kingston & Pembroke	109 80	109·80		
16	Lake Erie & Detroit River (Père Marquette	198·81	198·81		
17	London & Port Stanley (Père Marquette)	23·66	23·66		
18	Maganetawan River	1·91	1·91		
19	Manitoulin & North Shore, mainten. Algoma Eastern	22·70	22·70		
20	Nosbonsing & Nipissing	5·50	5·50		
21	Ottawa & New York	56·90	56·90		
22	Pontiac & Renfrew	4·25	4·25		
23	Schomberg & Aurora	14·40	14·40		
24	Tunel St-Clair et abords	1·13	2·25	....	*1·12
25	Temiskaming & Northern Ontario	294·78	266·14	28·64	
26	Thousand Islands	6·33	6·33		
27	Toronto, Hamilton & Buffalo	80·15	80·15		
	Total	8·321·72	8,230·25	94·74	3·27

* Le nombre des milles dans les Etats-Unis a été indiqué d'une manière inexacte dans les tableaux antérieurs.

† Donné comme chiffre des milles dans la province de Québec, l'année dernière.

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

MANITOBA.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **Manitoba** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	69·45	69·45		
2	Canadian Northern	1,747·06	1,530·90	216·16	
3	Canadian Pacific	1,557·90	1,528·50	29·40	
4	Manitoba Great Northern	91·77	91·77		
	Total	3,466·18	3·220·62	245·56	

SASKATCHEWAN.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **Saskatchewan.** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Canadian Northern	1,321·02	1·182·50	138·52	
2	Pacifique canadien	1,799·70	1,749·40	50·30	
	Total	3,120·72	2,931·90	188·82	

ALBERTA.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **Alberta.** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Alberta Railway & Irrigation Co	111·82	111·82		
2	Canadian Northern	221·42	214·20	7·22	
3	Pacifique canadien	1,161·00	1,157·90	3·10	
4	Edmonton, Yukon & Pacific	....	4·50	....	*4·50
	Total	1,494·24	1,488·42	10·32	4·50

* Comp. dans le réseau du Canadian Northern.

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la **Colombie-Anglaise** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Bedlington & Nelson	15·30	15·30		
2	British Yukon	31·22	31·22		
3	Pacifique canadien	1,223·00	1,212·50	10·50	
4	Crows Nest Southern	74·18	74·18		
5	Colombie-Britannique Orientale	16·00	16·00		
6	Esquimalt & Nanaimo	78·00	78·00		
7	Kaslo et Slocan	23·37	23·37		
8	Vallée de la Rivière Kettle	22·20	18·50	3·70	
9	Morrissey, Fernie & Michel	10·85	10·85		
10	Nelson & Fort Sheppard	55·42	55·42		
11	New Westminster Southern	23·73	24·10	....	0·37
12	Red Mountain	9·59	9·59		
13	Spokane et Colombie-Britan., voir ch. f de la riv. Kettle	....	3·70	....	3·70
14	Vancouver Copper Co's Railway	12·00	12·00		
15	Vancouver Victoria & Eastern	219·40	219·40		
16	Victoria & Sydney	15·97	16·26	....	0·29
17	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	0·91	1·14	....	0·23
18	Wellington Colliery Co	10·75	10·75		
	Total	1,841·89	1,832·28	14·20	4·59

TERRITOIRE DU YUKON.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le **Territoire du Yukon.** le 30 juin.		Augmentation.	Diminution.
		1911.	1910.		
1	Yukon Britannique	69·90	59·10	10·80	
2	Mines du Klondike	31·81	31·81		
	Total	101·71	90·91	10·80	

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

Numéro.	1 Nom du chemin de fer.	2 Actions. Montant impayé.	3 Actions. Montant par mille de la ligne.	4 Actions. Proportion avec le capital total du chemin de fer. 100×Col. 2. / Col. 12.	5 Dette Montant impayé. Colonnes. 8+9+10+11	6 Dette Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
1	Alberta Ry. and Irrigation Co......	1,223,500	10,924	100·00	....	....
2	Algoma Central & Hudson Bay....	10,000,000	42,975	60·00	6,750,000	29,000
3	Atlantic, Quebec & Western........	1,515,700	29,148	40·00	2,346,915	45,133
4	Atlantique et Lac Superieur, (Québec Oriental)....................	125,000	1,250	6·00	1,948,000	19,480
5	Baie of Qui.té..........................	1,395,000	14,940	61·34	880,000	9,424
6	Bedlington and Nelson.............	1,000,000	65,359	100·00	....	....
7	Bessemer and Barry's Bay.........	100,000	20,000	100·00	....	....
8	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay..........................	2,120,000	30,526	100·00	....	....
9	*Brandon Transfer..................	12,600	....	100·00	....	....
10	British Yukon..........................	2,934,119	29,016	58·92	2,044,760	20,221
11	Brockville, Westport and North-Western...........................	900,000	20,000	66·66	450,000	10,000
12	Bruce Mines and Algoma...........	99,000	5,729	33·79	194·000	11,226
13	Canada Méridional.................	15,000,000	39,470	42·70	20,130,000	52,968
	Chemin de fer de l'Etat.—					
14	Intercolonial........................	....	....	....	....	....
15	Ile-du-Prince-Edouard..............	....	....	....	....	....
16	Canadian Northern.................	70,000,000	22,359	36·44	122,047,419	39,000
17	Canadian Northern, Ontario........	250,000	786	3·08	7,860,000	24,717
18	Canadian Northern, Québec........	9,550,000	28,006	52·26	8,725,511	25,588
19	Pacifique Canadien..................	237,076,666	26,999	56·48	182,710,095	20,807
20	Montréal et Occidental	5,000	75	100·00	....	....
	Lignes affermées—					
21	Atlantique et Nord-Ouest.......	3,416,000	9,877	33·52	6,775,066	19,586
22	British Columbia Méridional...	172,200	821	12·78	1,175,000	5,600
23	Calgary and Edmonton.........	1,000,000	2,270	10·90	8,158,894	18,548
24	Cap de la Madeleine.............	20,000	8,571	100·00	....	....
25	Columbia and Kootenay.........	250,000	4,166	16·30	1,277,500	21,291
26	Columbia et Occidental.........	1,000,000	6,365	14·94	5,691,000	36,225
27	Fredericton........................	319,280	14,447	76·17	100,000	4,525
28	Great North West Central......	....	....	....	....	....
29	Guelph and Goderich...........	125,000	1,564	4·92	2,415,000	30,225
30	Guelph Junction..................	21,000	1,354	10·82	173,000	11,161
31	Kootenay and Arrow Head....	1,000,000	30,120	56·18	780,000	23,494
32	Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool.........................	200,000	5,168	100·00	....	....
33	Manitoba North Western.......	6,872,814	20,108	55·60	5,489,153	16,059
34	Manitoba South-West Colonization.........................	700,000	3,256	21·04	2,616,000	12,167
35	Montréal et Lac Maskinonge...	25,000	2,272	20·00	100,000	9,090
36	Montreal and Ottawa...........	227,200	2,430	12·20	1,636,250	17,500
37	Nakusp and Slocan.............	300,000	8,219	31·67	647,074	17,728
38	New-Brunswick..................	4,780,800	10,858	37·93	7,821,127	17,763
39	New-Brunswick et Canada.....	2,179,867	18,318	92,77	170,000	1,429
40	Nicola, Kamloops and Similkameen..........................	250,000	5,319	17·54	1,175,000	25,000
41	Northern Colonization..........	300,000	12,766	21·14	1,118,000	47,574
42	Ontario et Québec...	2,000,000	2,946	9·26	19,502,591	28,871
43	Orford Mountain................	501,000	9,109	41·64	702,000	12,764
44	Ottawa, Northern and Western.	1,300,000	8,207	30·00	3,075,000	19,413
45	Shuswap and Okanagan........	750,000	14,763	40·00	1,139,253	22,426

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1911.

7	8	9	10	11	12	12	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS.				SOMMAIRE.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100×Col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro
p. c.	$	$	$	$	$	$	
...	...	...	...	...	1,223,500	10,924	1
40·00	6,750,000	...	...	...	16,750,000	71,975	2
60·00	2,346,915	...	...	...	3,862,615	74,281	3
94·00	1,948,000	...	...	...	2,073,000	20,730	4
38·66	880,000	...	...	...	2,275,000	24,364	5
...	...	...	...	...	1,000,000	65,359	6
...	...	...	...	...	100,000	20,000	7
...	...	...	...	...	2,120,000	30,526	8
...	...	...	...	...	12,600	...	9
41·08	2,044,760	...	...	...	4,978,879	49,237	10
33·34	450,000	...	...	...	1,350,000	30,000	11
66·21	194,000	...	...	...	293,000	16,955	12
57·30	20,130,000	...	...	...	35,130,000	92,438	13
...	...	...	...	...	...	...	14
...	...	...	...	...	...	...	15
63·56	88,061,879	6,513,347	15,000,000	12,472,193	192,047,419	61,359	16
96·92	7,860,000	...	...	...	8,110,000	25,503	17
47·74	8,725,511	...	...	...	18,275,511	53,594	18
43·52	181,510,095	...	...	1,200,000	419,786,761	47,806	19
...	...	...	...	...	5,000	75	20
66·48	6,775,066	...	...	...	10,191,066	29,463	21
87·22	1,175,000	...	...	...	1,347,200	6,421	22
89·10	8,158,894	...	...	...	9,158,894	20,818	23
...	...	...	...	...	20,000	8,571	24
83·70	1,277,500	...	...	...	1,527,500	25,457	25
85·06	5,691,000	...	...	...	6,691,000	42,590	26
23·83	100,000	...	...	...	419,280	18,972	27
...	...	...	...	...	...	...	28
95·08	2,415,000	...	...	...	2,540,000	31,789	29
89·18	173,000	...	...	...	194,000	12,515	30
43·82	780,000	...	...	...	1,780,000	53,614	31
...	...	...	...	...	200,000	5,168	32
44·40	5,489,153	...	...	...	12,361,967	36,167	33
78·96	2,616,000	...	...	...	3,316,000	15,423	34
80·00	100,000	...	...	...	125,000	11,362	35
87·80	1,636,250	...	...	...	1,863,450	19,930	36
68·33	647,074	...	...	...	947,074	25,947	37
62·07	7,821,127	...	...	...	12,601,927	28,621	38
7·23	170,000	...	...	...	2,349,867	19,747	39
82·46	1,175,000	...	...	...	1,425,000	30,319	40
78·86	1,118,000	...	...	...	1,418,000	60,340	41
90·74	19,502,591	...	...	...	21,502,591	31,817	42
58·36	702,000	...	...	...	1,203,000	21,873	43
70·00	3,075,000	...	...	...	4,375,000	27,620	44
60·00	1,139,253	...	...	...	1,889,253	37,189	45

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
	Nom du chemin de fer.	Actions.			Dette	
		Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100×Col. 2 / Col. 12.	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
	Canadien-Pacifique—*Suite.* Affermées—*Suite.*	$	$	p. c.	$	$
46	St. John Bridge et Ry. Extension	200,000	100,000	61·54	125,000	62,500
47	St. John et Maine	2,654,153	28,296	92·43	216,664	2,310
48	St. Lawrence et Ottawa	789,909	13,549	44·79	973,334	16,695
49	St. Marys et Western Ont	250,000	16,393	55·70	198,250	13,000
50	St. Stephen et Milltown	50,000	10,870	100·00	....	....
51	Tillsonburg, Lake Erie & Pacific	400,000	11,976	31·50	1,000,000	26,041
52	Tobique Valley	29,900	1,068	9·65	280,000	10,000
53	Toronto, Grey et Bruce	785,490	4,127	18·32	3,500,000	18,392
54	Vancouver et Lulu Island	25,000	962	5·21	455,000	16,852
55	Walkerton et Lucknow	19,000	504	2·50	740,000	19,628
56	West Ontario Pacific	21,000	789	100·00	....	....
57	Berlin, Waterloo, Wellesley et Lake Huron	500,000	38,461	54·00	426,000	32,769
58	*South Ontario Pacific	20,000	....	100·00	....	....
59	Georgian Bay et Seaboard	250,000	19,230	38·52	399,000	30,692
60	*Kootenay Central	250,000	....	100·00	....	....
61	*Central of Canada	528,000	....	100·00	....	....
62	Cape Breton	1,000,000	32,258	100·00	....	....
63	Caraquet	1,250,000	18,382	69·57	546,900	8,042
64	Carillon et Grenville	200,000	15,385	100·00	....	....
65	Central Ontario	3,340,000	23,857	76·96	1,000,000	7,143
66	Marmora Ry. et Mining Co	115,421	11,542	53·11	100,000	10,000
67	Crows Nest Southern	4,180,000	56,349	100·00	....	....
68	Cumberland Ry. et Coal Co	500,000	15,625	52·00	489,500	15,328
69	Dominion Atlantic	2,433,333	8,721	31·62	5,260,475	18,854
70	Eastern, B.C	420,000	30,000	50·00	420,000	30,000
71	Elgin et Havelock	44,900	1,603	47·30	50,000	1,786
72	*Erie, London et Tillsonburg	12,500	....	100·00	....	....
73	Esquimalt et Nanaimo	2,500,000	32,501	100·00	....	....
74	*Fort William, Terminal	12,500	....	100·00	....	....
75	Grand Trunk	224,744,955	76,262	60·54	146,501,812	49,709
76	Buffalo et Lake Huron	2,605,632	14,967	39·48	4,279,455	22,942
77	Canada Atlantic Division, Ottawa, Arnprior et Parry Sound	7,200,000	18,163	31·03	16,000,092	40,362
78	Affermées—Comtés du centre	500,000	12,990	56·81	380,000	9,873
79	Pembroke Southern	178,000	8,334	54·27	150,000	7,022
80	*Grand Trunk Pacific	24,942,000	....	20·64	95,657,500	....
81	Gulf Shore	6,250	390	100·00	....	....
82	*Ha-Ha Bay	600,000	....	100·00	....	....
83	Halifax et South Western	1,000,000	2,704	18·72	4,341,954	11,741
84	Hereford	800,000	15,137	50·00	800,000	15,137
85	*Huron et Ontario	3,000,000	....	95·24	150,000	....
86	*Indian River	15,000	....	100·00	....	....
87	*International of New Brunswick	1,320,000	....	59·56	896,000	....
88	Inverness Ry. et Coal Co	7,500,000	114,504	78·00	2,115,000	32,290
89	Irondale, Bancroft et Ottawa	53,500	1,049	10·62	450,000	8,823
90	Kaslo et Slocan	1,000,000	31,516	57·15	750,000	23,637
91	Kent Northern	75,000	2,777	....	36,000	1,333
92	Kettle Valley	375,000	16,892	46·01	440,000	19,820
93	Kingston et Pembroke	3,393,550	30,907	85·57	572,000	5,209
94	Klondike Mines	1,375,000	44,355	100·00	....	....

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite*

7	8	9	10	11	12	12	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS.				SOMMAIRE.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100×Col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5.	Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
38·46	125,000	...	...	...	325,000	162,500	46
7·57	216,664	...	...	...	2,870,817	30,606	47
55·21	973,334	...	...	...	1,763,243	30,244	48
44·30	198,250	...	...	...	448,250	29,393	49
...	...	...	...	...	50,000	10,870	50
68·50	1,000,000	...	...	...	1,400,000	38,017	51
90·35	280,000	...	...	...	309,900	11,068	52
81·68	3,500,000	...	...	...	4,285,490	22,519	53
94·79	455,000	...	...	...	480,000	17,778	54
97·50	740,000	...	...	...	759,000	20,132	55
...	...	...	...	...	21,000	789	56
46·00	426,000	...	...	...	926,000	71,230	57
...	...	...	...	...	20,000	...	58
61·48	399,000	...	...	...	649,000	49,922	59
...	...	...	...	...	250,000	...	60
...	...	...	...	...	528,000	...	61
...	...	...	...	...	1,000,000	32,258	62
30·43	500,000	46,900	...	...	1,796,900	26,424	63
...	...	...	...	...	200,000	15,385	64
23·04	1,000,000	...	...	...	4,340,000	31,000	65
46·89	100,000	...	...	...	215,421	21,542	66
...	...	...	...	...	4,180,000	56,349	67
48·00	489,500	...	...	...	989,500	30,953	68
68·38	4,901,707	358,768	...	...	7,693,808	27,575	69
50·00	420,000	...	...	...	840,000	60,000	70
52·70	50,000	...	...	...	94,900	3,389	71
...	...	...	...	...	12,500	...	72
...	...	...	...	...	2,500,000	32,501	73
...	...	...	...	...	12,500	...	74
39·46	146,501,812	...	...	...	371,246,767	125,971	75
60·52	4,279,455	...	...	...	6,885,087	37,909	76
68·97	16,000,092	...	...	...	23,200,092	58,525	77
43·19	380,000	...	...	...	880,000	22,863	78
45·73	150,000	...	...	...	328,000	15,356	79
79·36	95,657,500	...	...	...	120,599,500	...	80
...	...	...	...	...	6,250	390	81
...	...	...	...	...	600,000	...	82
81·28	4,341,954	...	...	...	5,341,954	14,445	83
50·00	800,000	...	...	...	1,600,000	30,274	84
4·76	...	150,000	...	...	3,150,000	...	85
...	...	...	...	...	15,000	...	86
40·44	896,000	...	...	...	2,216,000	...	87
22·00	2,115,000	...	...	...	9,615,000	146,794	88
89·38	450,000	...	...	...	503,500	9,872	89
42·85	750,000	...	...	...	1,750,000	55,153	90
...	36,000	...	...	...	111,000	4,110	91
53·99	440,000	...	...	...	815,000	36,712	92
14·43	572,000	...	...	...	3,965,550	36,116	93
...	...	...	...	...	1,375,000	44,355	94

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		ACTIONS.			DETTE	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100×Col. 2 / Col. 12.	Momtant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
95	Lake Erie & Detroit River, &	1,400,000	7,042	31·81	3,000,000	15,090
96	London et Port Stanley	537,158	22,382	28·40	1,332,854	56,409
97	Lotbinière et Mégantic	50,000	1,666	100·00	....	....
98	Maganetawan River	30,000	15,706	100·00	....	....
99	Manitoba (C.N.R.)	1,432,200	4,086	20·43	5,576,800	15,911
100	Manitoulin et North Shore (maintenant Algoma Eastern)	2,800,000	33,333	68·30	1,300,000	15,476
101	Maritime Coal et Railway Co	2,000,000	133,333	70·00	929,500	61,966
102	Massawippi Valley	800,000	22,560	100·00	....	....
103	Manitoba Great Northern	2,040,000	22,229	100·00	....	....
104	Moncton et Buctouche	250,000	7,812	80,65	60,000	1,875
105	Montréal et Atlantique	3,200,000	31,098	71·34	1,065,000	10,350
106	Lake Champlain et St. Lawrence Junction	600,000	9,917	61·35	378,000	6,248
107	Montreal et Province Line	1,000,000	17,064	83·33	200,000	4,926
108	Montreal et Vermont Junction	1,000,000	42,373	66·66	500,000	21,186
109	Morrissey, Fernie et Michel	1,263,000	217,010	97·00	32,500	5,584
110	Napierville Junction	600,000	22,173	100·00	....	....
111	Nelson et Fort Sheppard	2,801,800	50,556	100·00	....	....
112	Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-E	214,850	5,968	75·16	71,000	1,972
113	New Brunswick Southern (Can. Pacific Ry)	49,000	581	9·00	500,000	5,931
114	New Brunswick, Coal and Ry. Co.	†	†	....	....	....
115	New Westminster Southern	600,000	25,284	100·00	....	....
116	North Shore	98,000	11,355	73·68	35,000	4,056
117	Nosbonsing et Nipissing	250,000	45,455	100·00	....	....
118	Nova Scotia Steel and Coal Co	‡	‡	....	....	....
119	Ottawa and New York	1,000,000	17,575	38·46	1,600,000	28,119
120	Père Marquette (Canada)	....	....	....	5,870,000	29,500
121	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	124,500	20,750	100·00	....	....
122	Pontiac et Renfrew	20,000	4,706	100·00	....	....
123	Emb. de Princeton Wash'n Co. Ry.	86,950	17,049	50·00	86·950	17,049
124	*Quinze et Blanche River	125,000	....	100·00	....	....
125	Qu'Appelle, Long Lake and Sask., (C.N.R.)	201,100	787	3·00	5,083,582	19,896
126	Quebec Central	3,381,603	15,233	35·17	6,233,406	28,079
127	Québec et Lac St-Jean	4,524,000	15,791	37·00	7,702,960	26,886
128	Quebec Ry., Light and Power Co.	3,250,000	120,000	56·34	2,510,000	93,000
129	*Quebec and New Brunswick	387,900	....	100·00	....	....
130	Quebec, Montreal and Southern	1,000,000	5,211	14·28	6,000,000	31,264
131	Red Mountain	407,600	42,502	100·00	....	....
132	Rutland et Noyan	100,000	29,499	50·00	100,000	29,499
133	Salisbury et Albert	150,000	3,333	100·00	....	....
134	Schomberg and Aurora	250,000	17,611	45·90	300,000	20,833
135	Stanstead, Shefford et Chambly	608,750	14,157	79·60	155,865	3,625
136	St. Clair Tunnel	350,000	155,555	12·28	2,500,000	1,111,111
137	St. Martins	99,000	3,300	52·38	90,000	3,000
138	*St. John Valley and River du Loup.	34,932	....	100·00	....	....
139	St. Lawrence et Adirondack	1,230,655	37,497	57·37	914,418	27,862
140	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co)	a	a	....	....	....
141	Temiskaming et Northern Ontario	§	§	....	....	....

†Appartenant au gouvernement du Nouveau-Brunswick et exploité par lui.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	12	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chemin de fer. 100×Col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
68·19	3,000,000				4,400,000	22,132	95
71·60	1,332,854				1,870,012	78,791	96
					50,000	1,666	97
					30,000	15,706	98
79·57	5,576,800				7,009,000	19,997	99
31·70	1,300,000				4,100,000	48,809	100
30·00	929,500				2,929,500	195,299	101
					800,000	22,560	102
					2,040,000	22,229	103
19·35	60,000				310,000	9,687	104
28·66	1,065,000				4,265,000	41,448	105
38·65	378,000				978,000	16,165	106
16·67	200,000				1,200,000	21,990	107
33·34	500,000				1,500,000	63,559	108
3·00	32,500				1,295,500	222,594	109
					600,000	22,173	110
					2,801,800	50,556	111
24·84	71,000				285,850	7,940	112
91·00	500,000				549.000	6,512	113
					†		114
					600,000	25,284	115
26·32	35,000				133,000	15,411	116
					250,000	45,455	117
					‡		118
61·54	1,325,000		275,000		2,600,000	45,694	119
100·00	5,870,000				5,870,000	229,500	120
					124,500	20,750	121
					20,000	4,706	122
50·00	86·950				173,900	34,098	123
					125,000		124
97·00	5,083,582				5,284,682	20,683	125
64·83	4,588,473		1,644,933		9,615,009	43,312	126
63·00	4,586,347		3,116,613		12,226,960	42,676	127
43·66	2,500,000	10,000			5,760,000	213,000	128
					387,900		129
85·82		6,000,000			7,000,000	36,475	130
					407,600	42,502	131
50·00	100,000				200,000	58,998	132
					150,000	3,333	133
54·10	300,000				550,000	38,444	134
20·40	155,865				764,615	17,782	135
87·72	2,500,000				2,850,000	1,266,666	136
47·62	90,000				189,000	6,300	137
					34,932		138
42·63	914·418				2,145,073	65,359	139
					a		140
					§		141

aCapital général de la Dominion Coal Co.

TABLEAU 4—CHIFFRE du capital des chemins de fer

	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette.	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer 100×Col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
142	Témiscouata	1,000,000	8,849	24·41	3,099,669	27,401
143	Mille-Isles	60,000	8,185	51·85	58,000	7,913
144	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,500,000	30,618	36·80	4,280,000	52,419
145	*Trans-Canada	37,700	....	100·00	....	....
146	Vancouver Copper Cos. Ry	....	....	....	92,466	7,705
147	Vancouver, Victoria et Eastern	16,800,000	76,572	100·00	....	....
148	Vancouver, Westminster et Yukon	3,522,000	234,800	100·00	....	....
149	Victoria et Sydney	103,000	6,450	27·00	300,000	18,785
150	Victoria Terminal Ry et Ferry Co.	250	218	100·00	....	....
151	Wellington Colliery Co's Ry	250,000	23,259	100·00	....	....
152	York et Carleton	105,000	10,000	100·00	....	....
		749,207,687	....	....	779,481,514	....

*En construction. ‡Capital général de la Nova Scotia Coal Co.

a la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Fin.*

7	8	9	10	11	12	13	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS.				SOMMAIRE.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100×Col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence. — *Income Bonds.*	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5.	Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
75·59	3,099,669	....	....	....	4,099,669	36,250	142
48·15	58,000	....	....	....	118,000	16,098	143
63·20	4,280,000	....	....	....	6,780,000	83,037	144
....	....	....	....	....	37,700	....	145
100·00	92,466	....	....	....	92,466	7,705	146
....	....	....	....	....	16,800,000	76,572	147
....	....	....	....	....	3,522,000	234,800	148
73·00	300,000	....	....	....	403,000	25,235	149
....	....	....	....	....	250	218	150
....	....	....	....	....	250,000	23,259	151
....	....	....	....	....	105,000	10,000	152
....	732,693,760	13,079,015	20,036,546	13,672,193	1,528,689,201	....	

§Possédé et exploité par le gouvernement de l'Ontario.

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Albert Southern (aband.)	50,460 00	50,460 00	....	N.-Brunswick. .	48,680 00
2	Ambranch. Harvey....	5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	Alberta Ry. & Irrig'tn Co.	148,094 00	148,094 00	....	....	....
4	Algoma Central et Baie d'Hudson..........	1,440,000 00	924,976 00	....	....	....
5	Atlantique et Lac Supér. maintenant Qué.Orient.	828,435 84	828,435 84	....	Québec.........	1,596,390 00
6	Atlantiq., Québec & Western....................	396,902 40	396,902 40	....	....	....
7	Baie de Quinté..........	350,455 25	350,455 25	....	Ontario.........	84,000 00
8	Bedlington & Nelson (nul).	....	....	....	....	....
9	Brandon, Sask'n & Baie d'Hudson........ (nul).	....	....	....	....	....
10	Yukon Britannique (nul).	....	....	....	....	....
11	Brockville, Westport & Nord Occidental.......	140,800 00	140,800 00	....	Ontario.........	....
12	Bruce Mines et Algoma....	53,920 00	53,920 00	....	Ontario.........	50,918 00
13	Can. et Terminus du Golfe	144,803 84	144,803 84	....	....	....
14	Canada Méridional, y compris Sarnia, Chatham & Erié..........	....	....	....	Ontario.........	....
16	Leamington & St-Clair.	51,200 00	51,200 00	....	"	147,859 00
17	Chemin de fer du gouv. canad.—Intercolonial. Comprenant—					
18	Canada Occidental.......	374,839 84	374,839 84	....	....	....
19	Comté de Drummond..	423,936 00	423,936 00	....	Québec.........	....
20	Frédéricton & Pont de Ste-Marie...........	30,000 00	30,000 00	....	....	....
21	Ile du Prince-Edouard..	....	....	....	....	....
22	Canadian Northern, comprenant—	374,606 00	374,606 00	....	....	....
23	Winnipeg Great Nor'en.	....	....	....	....	....
24	Port-Arthur, Duluth & Occidental...........	271,200 00	271,200 00	....	Ontario.........	255,571 00
25	Ontario et Riv. La Pluie	1,534,526 00	1,534,526 00	....	"	1,072,800 00
26	Manitoba..............	....	....	....	Manitoba.......	641,575 25
27	Canadian Northern Ont...	2,255,872 00	2,240,832 00	....	Ontario.........	*b*
28	Canadian Northern Qué..	1,934,148 86	1,934,148 86	....	Québec.........	1,194,129 46
29	Canadien du Pacifique..	29,750,506 00 *a*10,189,521 00	29,750,506 00 *a*10,189,521 00	....	Manitoba....... Colombie-B.....	375,377 50 37,500 00
30	Possédé—Can. Central...	1,525,250 00	1,525,250 00	....	Ontario.........	1,479,000 00
31	Lake Temiskaming Colonization........	310,335 95	310,335 95	....	Québec.........	350,076 82
32	Côte du Nord........	1,500,000 00	1,500,000 00	....	Québec.........	....
33	Montréal et Occid...	361,270 00	361,270 00	....	Québec.........	472,500 00
34	Qué, Montreal, Ottawa & Occidental	....		....	"	727,000 00
35	Louées — Atlantique et Nord-Ouest	3,888,800 00	3,888,800 00	....	"	711,122 02
	Cap de la Madeleine.............	7,424 00	7,424 00	....	....	....
37	Columbia & Kootenay	88,800 00	88,800 00	....	....	....
38	Vallée du Crédit.....	....	....	....	Ontario.........	531,000 00
39	Frédéricton..........	....	....	....	N.-Brunswick...	230,000 00
40	Guelph & Goderich..	....	....	....	Ontario.........	....
41	Jonction de Guelph..	51,200 00	46,000 00	....	"	....
42	Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool.......	185,173 06	185,173 06	....	"	52,500 00
43	Manitoba & Nord-Ouest............	....	....	....	Manitoba.......	....

*a*Ce montant a été payé pour 6,793,014 acres de terre cédées par la compagnie.

*b*Le gouvernement d'Ontario garantit les obligations, 318 milles à $20,000 par mille.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1910.

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
48,680 00	...	...	...	...	...	...
9,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
947,199 25	...	...	50,500 00	9,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
84,000 00	...	...	197,990 43	197,990 43	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	116,000 00	116,000 00	...	...
50,918 00	...	...	500 00	500 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	322,500 00	322,500 00	...	...
147,859 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	15,000 00	15,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
255,571 00	...	...	40,000 00	40,000 00	...	...
1,072,800 00	...	...	50,000 00	50,000 00	...	...
641,575 25	...	...	...	...	...	...
b	...	...	20,000 00	20,000 00	...	...
1,194,129 46	...	...	72,000 00	.72,000 00	...	200,000 00
372,157 50 }	...	...				
37,500 00 }	...	...	572,500 00	464,761 29	...	...
1,479,000 00	...	...	...	...	...	42,500 00
350,076 82	...		...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
472,500 00	...		...	...	...	...
727,000 00	1,176,956 00	...	25,000 00	25,000 00	771,644 62	...
699,192 08	...		...	...	...	325,000 00
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
531,000 00	...	...	1,085,000 00	1,085,000 00	...	...
230,000 00	...	...	80,000 00	80,000 00	...	...
...	...	...	31,000 00	31,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	193,000
52,500 00	...	...	73,000 00	73,000 00	...	...
...	...	...	215,600 00	215,600 00	...	...

Tableau 5.— Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
	Canadien-Pacifique—Lig. affermées—*Suite.*					
44	Manitoba & North-western, colonisat..	....	....	....	Manitoba......	....
45	Montreal & Lake Maskinongé........	41,280 00	41,280 00	....	Québec.........	87,750 00
46	Montréal & Ottawa..	192,000 00	192,000 00	....	{Ontario........ Québec........	100,000 00 182,210 00
47	Nakusp & Slocan.....	121,600 00	117,760 00	....	Colombie-Brit..	....
48	Nouveau-Brunswick..	....	....	....	N.-Brunswick...	76,000 00
49	Nouveau - Brunswick & Canada.........	....	....	....	" ..	575,000 0
50	Nicola, Kamloops & Similkameen.......	300,800 00	300,800 00	....	....	....
51	Colonisation du Nord	355,200 00	355,200 00	....	Québec.........	96,000 00
52	Ontario & Québec....	196,000 00	196,000 00	....	Ontario.........	....
53	Orford Mountain.....	192,942 50	192,942 50	....	Québec.........	138,884 92
54	Ottawa, Northern & Western...........	950,000 00	821,009 20	....	{Ontario........ Québec........	50,000 00 1,316,389 15
54	Saskatchewan & Western..............	....	....	....	Manitoba......	....
56	Shuswap & Okanagan................	163,200 00	163,200 00	....	....	....
57	Pont St. Jean et extension...........	....	....	433,900 00	N.-Brunswick...	5,181 81
58	St. Jean & Maine.....	....	....	....	" .	880,000 00
59	St. Laurent & Ottawa..............	....	....	....	Ontario.........	....
60	St. Marie & Western Ontario, Occidental	67,344 00	67,344 00	....	" ..	....
61	St. Etienne & Miltown...............	14,848 00	14,848 00	....	N.-Brunswick ..	13,920 00
62	Tillsonburg, .ac Erié & Pacifique...	158,871 48	117,431 48	....	Ontario.........	38,564 00
63	Vallée Tobique......	134,016 00	134,016 00	....	N.-Brunswick...	70,000 00
64	Toronto, Grey & Bruce...............	14,656 00	14,656 00	....	Ontario.........	375,282 00
65	West Ontario Pacifiq.	60,000 00	60,000 00	....	"	....
66	Cape Breton...............	196,800 00	196,800 00	....	N.-Ecosse......	99,200 00
67	Caraquet.................	224,000 00	224,000 00	....	N.-Brunswick...	180,000 00
68	Carillon & Grenville (nil).	....	....			....
69	Central Ontario, et Mar-	204,067 32	204,067 32	....	Ontario........	278,000 00
70	mora Ry. & M'ning Co..................	30,720 00	30,720 00	....	"	19,149 39
71	Colchester Coal & Ry.Co	12,800 00	12,800 00	....	....	....
72	Crows Nest Southern(nil)	....	....		....	....
73	Cumberland Ry. & Coal Co..................	44,800 00	39,850 00	....	N.-Eco se	184,450 00
74	Dominion Atlantic, y					
75	compris—	....	....			....
	Windsor & Annapolis..	1,193,369 00	1,193,369 00	....	N.-Ecosse	....
76	Vallée de Cornwallis	44,800 00	44,800 00	....	" ...	44,800 00
77	Comtés occidentaux....	500,000 00	500,000 00	....	" ...	679,197 45
78	Midland, Nouv.-Ecosse	399,060 40	399,060 40	....	" ...	185,600 00
79	Colombie - Britannique Grientale........ (nul).	....	....			....
80	Edmonton, Yukon & Pacifique (C.N.R.)....	160,000 00	91,200 00	....		....
81	Elgin & Havelock........	c82,652 82	c82,652 82	....	N.-Brunswick ..	107,500 00
82	Esquimalt & Nanaïmo...	750,000 00	750,000 00	....	....	....
83	Grand-Tronc, y compris,	....	....	15,142,633 33	....	....
84	Beauharnois Junction...	62,400 00	62,400 00	....	Québec.........	179,073 00

c Y compris rails en fer en usage.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1911—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	900,000 00	....	....	....	....	....
87,750 00	....	....	....	....	....	....
100,000 00						
182,210 00	....	....	5,300 00	5,300 00	....	....
....	647,074 00	....	....	....		
76,000 00	....	....	23,000 00	23,000 00	....	....
575,000 00	....	....	47,500 00	47,500 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
96,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	52,500 00	52,500 00	....	....
138,884 92	....	....	3,000 00	3,000 00	....	....
50,000 00	....	....	150,000 00	150,000 00 }	....	....
1,192,672 58	....	....	101,000 00	100,000 00 }	....	....
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
5,181 81	....	....	....	....	....	....
880,000,00	....	300,000 00	....	....	....	60,000 00
....	....	....	....	....	300,000 00	90,000 00
....	....	....	80,000 00	77,996 39	....	....
13,920 00	....	....	....	....	....	....
38,564 00	....	....	75,000 00	75,000 00	....	....
70,000 00	....	....	....	....	....	....
375,282 00	....	....	988,000 00	969,561 44	....	....
....	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
99,200 00	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....
180,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
278,000 00	....	....	93,500 00	93,500 00	....	....
19,149 39	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
173,650 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
44,800 00	....	....	27,685 00	27,685 00	....	....
679,197 45	....	....	250,000 00	250,000 00	....	....
183,510 40	....	....	36,000 00	36,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
107,500 00	....	....	13,000 00	13,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
179,073 00	....	....	....	....	....	....

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer	Par le gouvernement fédéral			Nom de la province.	
		Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.		Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
85	Brantford, Norfolk & Burwell				Ontario	68,000 00
86	Buffalo & Lake Huron				"	
87	Cobourg, Blairton & Marmora				"	18,740 00
88	Grand Trunk, Victoria Jubilee Bridge	500,000 00	500,000 00			
89	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erie				Ontario	336,000 00
90	Grand Junction, Belleville & North Hastings	21,888 00	21,888 00		"	224,660 00
91	Owen Sound Branch	39,744 00	39,744 00		"	
92	Hamilton & North Western				"	565,020 00
93	London, Huron & Bruce				"	178,630 00
94	Midland, Ontario				"	168,350 00
95	Montréal & Champlain Junction	103,600 00	103,600 00		Québec	150,000 00
96	Northern				Ontario	196,188 00
97	North Simcoe				"	83,300 00
98	Northern Pacific Jct	1,320 000 00	1,320,000 00		"	
99	South Norfolk	54,400 00	54,400 00		Ontario	
100	Toronto Belt Line					
101	Toronto & Nipissing				Ontario	105,212 00
102	Lac Simcoe Junction				"	53,000 00
103	Victoria				"	312,000 00
104	Waterloo Junction	32,800 00	32,800 00		"	
105	Wellington, Grey & Bruce				"	241,276 00
106	Whitby, Port Perry & Lindsay				"	94,957 59
	Grand Tronc—					
107	Division du Canada Atlantic, comprenant :—	282,355 20	282,355 20		Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
108	Ottawa, Arnprior & Parry Sound	932,512 00	932,512 00		Ontario	577,326 06
109	Comté du Centre				"	
110	Pembroke Méridional	64,000 00	64,000 00		"	55,500 00
111	Grand-Tronc Pacific	1,269,299 20	1,269,299 20	10,000,000 00	Ontario	376,320 00
112	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20		N.-Brunswick	41,950 00
113	Halifax & South Western, y compris :—	819,874 93	819,874 93		Nouv.-Ecosse	3,879,450 00
114	Central of N.S. & Nova Scotia Southern	653,776 00	653,776 00		"	
115	Halifax & Yarmouth	160,000 00	160,000 00		"	156,499 33
116	Middleton & Victoria Beach	125,760 00	125,760 00		"	96,000 00
117	Hereford	170,560 00	170,560 00		Québec	103,000 00
118	Inverness Ry. & Coal Co. (C.N.R.)	627,000 00	368,545 97		Nouv.-Ecosse	272,000 00
119	*International du Nouv.-Brunswick	726,080 00	725,288 07		N.-Brunswick	275,000 00
120	Irondale, Bancroft & Ottawa	144,000 00	144,000 00		Ontario	315,000 00
121	Kaslo & Slocan					
122	Kent Northern, et	d58,334 27	d58,334 27		N.-Brunswick	135,000 00
123	St. Louis & Richibucto (abandonné)	22,400 00	22,400 00		"	21,000 00
124	Kettle Valley	97,771 52	97,771 52			
125	Kingston & Pembroke	48,000 00	48,000 00		Ontario	456,493 00
126	Klondike Mines	197,184 00	197,184 00			
127	L'Assomption (abandon.)	11,200 00	11,200 00			

*En construction.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1911—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
68,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	966,000 00	966,000 00	...	...
18,740 00	26,000 00	...	113,500 00	113,500 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
336,000 00	...	...	929,000 00	929,000 00	...	...
224,660 00	...	...	213,000 00	213,000 00	...	50,000 00
...	...	...	85,500 00	85,500 00	...	...
565,020 00	...	...	599,805 00	599,805 00	...	...
178,630 00	...	...	311,500 00	311,500 00	...	...
168,350 00	...	...	144,870 85	144,870 85	...	...
150,000 00	...	...	21,774 00	21,774 00	...	...
196,188 00	...	...	241,980 00	241,980 00	...	390,000 00
83,300 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	65,000 00	65,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
105,212 00	...	...	376,702 59	376,702 59	...	...
53,000 00	...	...	100,000 00	100,000 00	...	...
312,000 00	...	...	186,000 00	186,000 00	...	...
...	...	...	47,000 00	47,000 00	...	...
241,276 00	...	...	682,000 00	682,000 00	...	...
94,957 59	...	...	222,094 93	222,094 93	...	...
270,000 00 200,000 00 }	...	...	154,392 00	152,900 00	...	32,000 00
577,326 06	...	...	...	...	...	...
...	...	...	24,000 00	24,000 00	...	...
55,500 00	...	...	20,000 00	20,000 00	...	...
376,320 00	...	...	350,000 00	350,000 00	...	...
41,950 00	...	...	...	...	...	...
3,879,450 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	88,874 17	88,874 17	...	...
156,499 33	...	...	15,338 93	15,338 93	...	...
...	...	...	...	...	...	...
84,226 36	...	...	...	...	...	...
233,000 00	...	...	100,000 00	50,000 00	...	...
275,000 00	...	...	5,000 00	5,000 00	...	...
135,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
135,000 00	...	...	...	...	...	...
21,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
456,493 00	...	...	509,320 00	509,320 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...

*d*Comprend rails en fer ayant servi.

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Nom de la province.	Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
128	Lake Erie & Detroit River, et	571,851 00	571,851 00	....	Ontario	83,000 00
129	London & Port Stanley	....	....	....	"	....
130	Liverpool & Milton	32,000 00	32,000 00	....	....	....
131	Lotbiniere & Megantic	96,000 00	96,000 00	....	Québec	126,994 00
132	Manitoba Great Northern (nil)	....	....	....	....	....
133	Rivière Maganetawan	3,552 00	3,552 00	....	Ontario	10,000 00
134	Manitoulin & North Shore, now, Algoma Eastern	100,638 72	100,638 72	....	....	....
135	Maritime Ry. Coal and Power Co	40,700 00	40,700 00	....	Nouvelle-Ecosse	39,788 00
136	Vallée Massawippi	5,376 00	5,376 00	....	Québec	5,000 00
137	Minudie Coal & Ry. Co	18,544 00	18,544 00	....	....	....
138	Montreal & Atlantic, et	....	....	....	Québec	444,000 00
139	Lac Champlain & jonction du Saint-Laurent	....	....	....	"	250,280 00
140	Montreal & Province Line	58,560 00	58,560 00	....	"	231,122 00
141	Montreal & Vermont Jct. (nul)	....	....	....	....	....
142	Moncton & Buctouche	102,400 00	101,600 00	....	N.-Brunswick	96,000 00
143	Morrissey, Fernie & Michel (nul)	....	....	....	....	....
144	Napierville Junction	173,440 00	173,440 00	....	Québec	....
145	Nelson & Fort Sheppard (nul)	....	....	....	....	....
146	New Brunswick Coal & Ry. Co	190,400 00	190,400 00	....	N.-Brunswick	224,000 00
147	New Brunswick Southern now Can. Pac. Ry	....	....	....	"	413,000 00
148	New Brunswick & P. E. Island	113,440 00	113,440 00	....	"	99,708 90
149	New Westminster Southern (nul)	....	....	....	....	....
150	North Shore	27,616 00	27,616 00	....	N.-Brunswick	16,200 00
151	Nosbonsing & Nipissing (nul)	....	....	....	....	....
152	Nova Scotia Steel & Coal Co.'s Ry	40,000 00	39,840 00	....	Nouvelle-Ecosse	40,000 00
153	Ottawa & New York	262,384 00	262,384 00	....	Ontario	35,000 00
154	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	23,712 00	23,712 00	....	Québec	25,667 00
155	Pontiac & Renfrew	13,600 00	13,600 00	....	"	17,433 60
156	Princeton Branch, of Wash'n Co. Ry. (U.S.) (nul)	....	....	....	....	....
157	*Quebec Bridge & Ry. Co.	374,353 33	374,353 33	....	Québec	250,000 00
158	Quebec Central	533,301 30	533,301 30	....	"	1,076,123 14
159	Quebec & Lake Saint-Jean	1,454,695 00	1,233,943 50	....	"	2,533,000 00
160	Quebec Ry., Light & Power Co	96,000 00	96,000 00	....	Québec	306,945 50
161	Quebec, Montreal & Southern, comprenant	476,550 55	476,550 55	....	"	210,000 00
162	Comtés-Unis, Vallée Est du Richelieu	69,952 00	69,952 00	....	"	115,215 00
163	South Shore	296,998 38	296,998 38	....	"	276,645 00
164	Red Mountain (nul)	....	....	....	....	....
165	Rutland & Noyan (nul)	....	....	....	....	....
166	Salisbury & Albert	f29,665 45	29,391 01	....	N.-Brunswick	455 000,00
167	Schomberg & Aurora	48,000 00	46,144 00	....	....	....
168	Stanstead, Shefford & Chambly (nul)	....	....	....	....	....
169	Tunnel Saint-Clair	375,000 00	375,000 00	....	....	....

*En voie de construction. fRails en fer ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1911—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
83,000 00	...	...	356,500 00	356,500 00	...	...
...	...	...	...	...	1,332,854 00	414,000 00
...	...	...	...	...	...	...
126,994 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
10,000 00	...	...		...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
39,788 00	...	...	...	...	...	...
5,000 00	...	...	...	...	...	65,000 00
...	...	...	...	...	...	...
315,891 89	...	...	...	...	...	528,000 00
250,280 00	...	...	51,000 00	36,000 00	...	...
231,122 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
94,500 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
224,000 00	...	...	...	...	...	...
413,000 00	...	...	3,000 00	3,000 00	...	...
99,708 90	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
16,200 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
40,000 00	...	...	4,000 00	4,000 00	...	...
35,000 00	...	...	85,000 00	85,000 00	...	...
25,667 00	...	...	...	...	...	...
17,433 60	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
250,000 00	...	...	300,000 00	290,817 46	...	...
1,076,123 14	...	...	103,000 00	103,000 00	...	...
2,368,816 88	...	...	12,000 00	12,000 00	...	450,000 00
306,945 50	...	...	...	...	...	...
207,565 00	...	...	...	...	...	...
115,215 00	...	...	...	...	...	...
276,645 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
455,000 00	...	...	70,000 00	70,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...

TABLEAU 6.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer	Par le gouvernement fédéral.			Nom de la province.	
		Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.		Boni accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
170	Saint-Laurent & Adirondack..................	149,481 60	149,481 60	....	Québec.........	70,400 00
171	*Saint-Jean Vallée et Rivière-du-Loup..........	....	....	....	....	....
172	Saint-Martin.............	‡83,612 54	83,612 54	....	N.-Brunswick...	145,600 00
173	Vallée St-Maurice (Can. Pac. Ry).............	173,120 00	173,120 00	....	....	....
174	Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.).......	89,600 00	87,808 00	....	Nouvelle-Ecosse	87,808 00
175	Temiskaming & Northern Ontario..........	....	....	....	....	....
176	Temiscouata............	645,950 00	645,950 00	....	Québec. N.-Brunswick..	362,250 00 66,000 00
177	Mille Iles................	61,200 00	29,840 00	....	Ontario.........	....
178	Toronto, Hamilton & Buffalo...............	57,600 00	57,600 00	....	"	....
179	Vancouver, Victoria & Eastern (nul)..........	....	....	....	....	....
180	Victoria & Sydney........	....	....	....	Colombie-Brit..	113,635 00
181	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co. (nul)........	....	....	....	....	....
182	Wellington Colliery Co. (nul).................	....	....	....	....	....
183	York & Carleton.........	32,896 00	32,896 00	....	N.-Brunswick...	25,247 00
	Total final...........	80,994,688 52	79,695,164 62	25,576,533 33		34,310,039 89

‡Rails en fer ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1911—*Fin.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Boni accordés.	Boni payés.	Prêts.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
70,400 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
145,600 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
82,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
362,250 00	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....
66,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....
....		....	268,000 00	265,500 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
113,635 00	....	....	170,452 50	170,452 50	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
25,247 00	....	....	....	....	....	....
32,869 330 16	2,750,030 00	300,000 00	13,047,680 40	12,798,824 98	2,404,498 62	2,839,500 00

TABLEAU 6.—REVENU des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911, y compris un état comparatif des recettes nettes.

	1	3	4	A	5	6	7
		RECETTES.					RECETTES NETTES.
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'exploitation.	Total des recettes brutes, y compris autres provenant de l'exploitation. Cols. 3+4+A.	Frais d'exploitation.	1911. Cols. 5—6.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway et Irrigation Co.	102,376 34	214,353 50	28,391 90	345,121 74	249,649 63	95,472 11
2	Algoma Central et Hudson Bay	93,538 78	331,665 52	153,495 20	578,699 50	365,402 43	213,297 07
3	Atlantic, Quebec et Western	9,306 32	15,142 99	25 76	24,475 07	32,051 22	−7,576 15
4	Algoma Eastern	1,961 65	95,201 72	1,458 29	98,621 66	63,869 76	−34,751 90
5	Baie de Quinté	44,128 78	165,536 18	6,377 93	216,042 89	157,860 23	58,182 66
6	Bedlington et Nelson	249 31	1,822 45	51	2,072 27	10,674 08	−8,601 81
7	Brandon, Saskatchewan et Hudson Bay	27,876 47	37,206 25	285 05	65,367 77	96,856 24	−31,488 47
8	Yukon Britannique	63,752 26	252,067 48	5,545 54	321,365 28	119,778 52	201,586 76
9	Brockville, Westport et Northwestern	34,719 00	32,744 58	39 89	67,503 47	37,491 16	30,012 31
10	Canada Méridionale	2,827,030 21	6,315,307 48	27,021 50	9,169,359 19	5,544,887 76	3,624,471 43
11	Chemin de fer Intercolonial du gouvernement canadien.	3,361,984 09	6,479,229 63	180,354 67	10,021,568 39	9,739,690 96	281,877 43
12	" " " (Ile-P.-E.)	187,281 05	144,444 77	10,859 62	342,585 44	430,446 66	−87,861 22
13	Canadian Northern	3,214,893 66	11,955,363 39	1,190,455,34	16,360,712 39	11,033,692 00	5,327,020 39
14	Canadian Northern Ontario	172,351 38	382,544 28	8,494 58	563,390 24	541,040 21	22,350 03
15	Canadian Northern, Québec	326,186 15	743,662 31	11,081 15	1,080,929 61	975,615 19	105,314 42
16	Canadian Pacifique	31,117,880 29	64,822 980 69	1,658,222 14	97,599,083 12	63,627,293 98	33,971,789 14
17	Cap Breton	5,171 45	3,514 35	82 49	8,768 29	18,211 45	− 9,443 16
18	Caraquet	19,759 05	35,289 76	....	55,048 81	54,846 20	202 61
19	Carillon et Grenville	1,515 50	79 65	1,260 87	2,856 02	4,811 41	−1,955 39
20	Ontario Central	92,607 12	209,939 24	11,559 49	314,105 85	170,521 29	143,584 56
21	Crowsnest Méridional	23,927 39	114,215 57	913 41	139,056 37	109,678 12	−51,621 75
22	Cumberland R. et Coal Co.	16,860 26	38,499 96	17 00	55,377 22	53,343 11	2,034 11
23	Dominion Atlantique	391,318 45	340,578 78	4,114 44	736,011 67	497,215 12	238,796 55

24	Elgin et Havelock	3,368 03	7,620 19	....	10,988 22	10,381 61	606 61
25	Colomcie-Britannique Orientale	3,875 60	34,251 37	50 95	38,177 92	22,602 91	15,575 01
26	Grand Tronc	11,369,825 94	21,102,974 91	327,277 69	32,800,078 54	23,149,134 89	9,650,943 65
27	Grand Tronc, (Canada Atlantique)	468,209 91	1,431,990 11	35,728 40	1,935,928 42	1,717,820 43	218,107 99
28	Halifax et Sud-ouest	219,639 79	213,556 39	2,614 27	435,810 45	397,060 33	38,750 12
29	Hereford	19,182 64	42,008 44	896 41	62,087 49	90 778 86	−28,691 37
30	Inverness Ry. et Coal Co	25,380 07	170,470 06	1,279 85	207,229 98	114,040 71	93,189 27
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	8,555 91	17,040 08	446 30	26,042 29	24,762 83	1,279 46
32	Kaslo et Slocan	569 53	5,226 55	69 00	5,865 08	6,815 27	− 950 19
33	Kent Northern	8,526 06	10,313 35	....	18,839 41	13,418 00	5,421 41
34	Vallée Kettle	372 10	2,627 33	20 00	3,019 43	6,198 63	−3,179 20
35	Kingston et Pembroke	65,501 45	148,815 02	Cr. 7,035 99	207,280 48	165,256 93	42,023 55
36	Klondike, Mines du	7,304 25	38,793 82	1,204 36	47,302 43	44,508 61	2,793 82
37	Lotbinière et Megantic	6,513 51	24,258 44	114 73	30,886 68	30,304 13	582 55
38	London et Port Stanley	39,226 63	80,384 70	1,082 88	120,694 21	138,130 80	−17,436 59
39	Manitoba Great Northern	6,548 31	43,984 01	55 18	50,587 50	69,019 51	−18,432 01
40	Maritime, Coal Ry. et Power Co	8,379 85	63,546 36	40	71,926 61	43,020 61	28,906 00
41	Massawippi Valley	70,788 03	138,034 15	1,282 27	210,104 45	176,841 05	33,263 40
42	Montréal et Atlantique	221,512 03	811,763 31	22,338 01	1,055,613 35	861,580 11	194,033 24
43	Montréal et Province, Ligne de	60,382 89	54,211 42	1,751 51	116,345 82	68,174 80	48,171 02
44	Montréal et Vermont, Jonction de	65,162 33	60,068 22	30 55	125,261 10	75,407 43	49,853 67
45	Morrissey, Fernie et Michel	9,369 75	98,293 29	631 81	108,294 85	92,210 60	16,084 25
46	Moncton et Buctouche	9,784 73	16,317 04	67 29	26,169 06	23,073 16	3,095 90
47	Napierville, Jonction de	5,767,30	66,266 50	314 00	72,347 80	36,710 83	35,636 97
48	Nelson et Fort Sheppard	33,555 81	42,478 61	3,968 25	80,002 67	143,322 18	−63,319 51
49	New Brunswick, Coal and Ry. Co	13,216 80	40,747 77	12,512 14	66,476 71	80,765 18	−14,288 47
50	New Brunswick et Ile P.-E	10,999 48	21,708 77	95 93	32,804 18	27,109 74	5,694 44
51	New Westminster du Sud	14,057 33	29,805 62	164 65	44,027 60	28,924 93	15,102 67
52	North Shore Ry. Co	238 50	3,193 30	....	3,431 80	3,223 29	208 51
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	2,203 26	3,871 47	....	6,074 73	9,981 52	−3,906 79
54	Ottawa et New York	72,996 34	81,570 83	2,109 89	156,677 06	159,755 97	−3,078 91
55	Père Marquette	161,037 41	2,286,241 69	9,603 84	2,456,882 94	1,677,479 07	779,403 87
56	Phillipsburg Ry. et Quarry Co	....	5,677 60	....	5,677 60	3,110 00	2,567 60
57	Embranchement de Princeton, comté de Washington	7,839 45	19,777 37	....	27,616 82	11,722 14	15,894 68
58	Québec Central	407,221 34	788,439 98	8,511 51	1,204,172 83	820,803 12	383,369 71
59	Québec et lac Saint-Jean	233,643 42	386,978 83	9,989 05	630,611 30	587,091 22	43,520 08
60	Quebec Ry Light and Power Co	9,921 58	56·522 30	2,459 72	68,903 60	48,916 97	19,986 63
61	Québec, Montréal et Sud	131,248 45	185,610 24	538 48	317,397 17	300,689 42	16,707 75
62	Québec Oriental	38,034 42	47,922 52	....	85,956 94	84,070 09	1,886 85
63	Red Mountain	3,624 10	10,829 25	400 54	14,853 89	44,349 47	−29,495 58
64	Rutland et Noyan	9,735 78	5,762 56	....	15,498 34	9,564 40	5,933 94
65	Salisbury et Albert	11,079 79	16,778 71	447 09	28,305 59	31,628 79	−3,323 20
66	Schomberg et Aurora	5,373 08	6,200 23	40 11	11,613 42	14,518 28	−2,904 86
67	Stanstead, Shefford et Chambly	39,731 10	49,588 15	284 26	89,603 51	79,145 72	10,457 79
68	St. Clair Tunnel de	....	293,014 00	....	293,014 00	105,458 92	187,555 08
69	St.-Laurent et Adirondack	234,664 94	325,020 60	6,074 03	565,759 57	372,302 05	193,457 52
70	St. Martins	5,547 94	9,429 14	217 72	15,194 80	12,625 24	2,569 56
71	Sydney et Louisburg	35,581 07	418 884 16	1,245 05	455,710 28	371,001 28	84,709 00
72	Témiscouata	65,073 10	141,190 46	4,850 00	211,113 56	162,181 44	48,932 12
73	Temiskaming et Northern Ontario	624,562 67	803,331 02	62,358 30	1,490,251 99	1,102,619 77	387,632 22

TABLEAU 6.—REVENU des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911, y compris un état comparatif des recettes nettes—*Fin.*

	1	3	4	A	5	6	7
		Recettes.					Recettes nettes.
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'exploitation.	Total des recettes brutes y compris autres provenant de l'exploitation. Cols. 3+4+A.	Frais d'exploitation.	1911. Cols. 5—6.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
74	Mille Iles	11,828 45	22,221 78	3,131 34	37,181 57	32,781 08	4,400 49
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	333,998 31	860,076 62	12,015 61	1,206,090 54	682,402 97	523,687 57
76	Vancouver, Victoria et Oriental	232,912 86	446,948 78	10,758 39	690,620 03	627,657 75	62,962 28
77	Victoria Terminal Ry. et Ferry Co	2,428 78	2,228 98	70 62	4,788 38	2,284 42	2,503 96
78	Victoria and Sidney, B. C	25,057 90	29,120 28	143 13	54,321 31	33,710 06	20,611 25
79	Wabash, (en Canada)	697,697 29	1,701,617 31	2,695 55	2,402,010 15	1,966,561 80	435,448 35
80	York et Carleton	2,466 10	3,379 00	....	5,845 10	3,846 90	1,998 20
	Totaux	58,317,998 45	126,570,533 52	3,844,961 84	188,733,493 81	131,034,784 95	57,698,708 86

TABLEAU 7.—RECETTE et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911.

Recettes provenant de l'exploitation.

Numéro.	1	2	3	4	5	A	6	7	8
		Recettes provenant du service des voyageurs.							
	Nom du chemin de fer.	Recettes des voyageurs	Revenu par voyageur par mille.	Malle.	Messageries.	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs, y compris divers.	Recettes des voyageurs par train-mille.	Proportion avec le total des recettes, 100 × Col. 6. Col. 16.
		$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$	p.c.
1	Alberta Railway et Irrigation Co.	88,807 15	2·753	1,056 02	11,515 77	997 40	102,376 34	1·08700	29·63
2	Algoma Central et Hudson Bay	30,411 10	3·994	....	....	63,127 68	93,538 78	2·12941	16·16
3	Atlantic, Quebec et Occidental	9,278 17	2·655	....	....	28 15	9,306 32	·33620	38·02
4	Algoma Eastern	1,961 65	3·981	....	....	....	1,961 65	·09705	1·99
5	Baie de Quinté	34,757 35	2·331	6,466 65	2,904 78	....	44,128 78	·26998	20·42
6	Bedlington et Nelson	171 05	4·045	....	76 11	2 15	249 31	·13789	12·01
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	23,530 35	2·744	2,324 06	1,723 27	298 79	27,876 47	·65586	42·64
8	Yukon Britannique	57,403 38	8·889	4,456 25	1,275 94	616 69	63,752 26	1·08014	19·84
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	29,375 49	1·481	3,380 40	1,358 21	604 90	34,719 00	·61821	51·43
10	Canada Méridional	2,211,777 99	2·356	146,582 74	429,059 50	39,609 98	2,827,030 21	1·46005	30·83
11	Chemin de fer du gouver. canadien—Intercolonial	2,772,476 73	1·668	207,318 22	221,718 91	160,470 23	3,361,984 09	1·10400	33·54
12	" " " Ile P.-E.	156,551 06	1·929	23,516 40	2,297 52	4,916 07	187,281 05	·57525	54·66
13	Canadian Northern	2,756,415 06	2·428	88,008 53	268,445 11	102,024 96	3,214,893 66	1·16708	19·65
14	" " Ontario	153,572 16	2·078	491 39	9,534 63	8,753 20	172,351 38	·49809	30·59
15	" " Quebec	295,245 52	1·895	4,522 74	19,000 15	7,417 74	326,186 15	·77549	30·17
16	Pacifique Canadien	27,689,957 76	1·922	821,429 78	2,162,844 00	443,648 75	31,117,880 29	1·63143	30·85
17	Cap Breton	4,890 90	2·889	....	211 85	68 70	5,171 45	·26312	58·97
18	Caraquet	16,866 45	2·557	2,892 60	....	....	19,759 05	·45078	35·89
19	Carillon et Grenville	1,515 50	2·852	....	....	....	1,515 50	·53475	53·08
20	Central Ontario	78,239 28	2·134	6,659 55	7,708 29	....	92,607 12	·57195	29·48
21	Crow's Nest Méridional	20,812 80	3·817	1,264 88	1,589 37	260 34	23,927 39	·53036	17·20
22	Cumberland et Coal Co.	13,191 69	2·981	1,014 48	2,122 39	531 70	16,860 26	·43896	30·44
23	Dominion Atlantic	346,512 69	1·964	13,425 68	18,112 70	13,267 38	391,318 45	·77784	53·16

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

Recettes provenant de l'exploitation.

Numéro.	1	2	3	4	5	A	6	7	8
		Recettes provenant du service des transports.							
	Nom du chemin de fer.	Recettes des voyageurs	Revenu par voyageur par mille.	Malle.	Messageries	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs y compris divers.	Recettes des voyageurs par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6. Col. 16.
		$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$	p.c.
24	Elgin et Havelock	2,600 49	1·733	676 08	91 46	.....	3,368 03	·17523	30·65
25	Colombie-Britannique Orientale	3,650 60	5·499	225 00	.....	.....	3,875 60	·51840	10·16
26	Grand Tronc	9,495,054 79	1·806	366,827 42	1,234,321 42	273,622 31	11,369,825 94	1·39142	34·66
27	" " (Canada Atlantique)	402,470 77	2·069	23,295 09	26,399 03	16,045 02	468,209 91	·64685	24·18
28	Halifax et Sud-Ouest	186,622 61	2·662	6,537 52	21,670 18	4,809 48	219,639 79	·66822	50·39
29	Hereford	15,634 57	2·103	2,659 24	660 00	228 83	19,182 64	·34904	30·89
30	Inverness Railway et Coal Co	23,900 70	2·592	.....	515 67	963 70	25,380 07	·58586	12·24
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	7,095 70	2·267	841 16	619 05	.....	8,555 91	·25980	32·85
32	Kaslo et Slocan	531 87	5·923	30 38	9 46	Cr. 2 18	569 53	·40973	9·71
33	Kent Northern	7,293 96	3·731	1,232 10	.....	.....	8,526 06	·50444	45·25
34	Kettle Vallée	372 10	3·915	.....	.....	.....	372 10	·19052	12·32
35	Kingston et Pembroke	54,299 54	2·636	7,208 98	3,432 23	560 70	65,501 45	·50809	31·60
36	Klondike Mines	6,633 50	15·361	670 75	.....	.....	7,304 25	1·61384	15·44
37	Lotbinière et Mégantic	5,015 91	2·299	1,497 60	.....	.....	6,513 51	·34795	21·08
38	London et Port Stanley	33,403 27	1·156	1,552 72	3,668 68	601 96	39,226 63	·48796	32·50
39	Manitoba Great Northern	5,341 29	2·706	494 93	625 22	86 87	6,548 31	·19959	12·94
40	Maritime Coal Ry. and Power Co	7,389 15	3·181	300 48	537 17	153 05	8,379 85	·57546	11·65
41	Vallée de Massawippi	66,161 79	2·328	2,959 54	999 96	666 74	70,788 03	·72404	33·69
42	Montréal et Atlantique	188,303 70	2·296	10,301 17	19,558 10	3,349 06	221,512 03	·71764	20·98
43	Montréal et Ligne Provinciale	53,024 00	2·110	2,449 76	3,918 79	990 34	60,382 89	·83631	51·89
44	Montréal et Vermont-Junction	56,293 27	2·168	2,530 00	5,215 29	1,123 77	65,162 33	1·02332	52·02
45	Morrissey, Fernie et Michel	9,369 75	1·109	.....	.....	.....	9,369 75	·30244	8·65

46	Moncton et Buctouche	8,809 62	2·046	803 84	22 97	148 30	9,784 73	·47228	37·01
47	Jonction Napierville	4,981 38	2·546	....	762 00	23 92	5,767 30	·33901	7·97
48	Nelson et Fort Sheppard	27,417 01	3·608	1,502 40	3,453 00	1,183 40	33,555 81	·88927	41·94
49	New Brunswick Coal et Ry. Co	11,567 42	2·648	1,281 22	368 16	....	13,216 80	·18984	19·88
50	New Brunswick et Ile du P.-E	8,928 02	2·023	1,780 69	290 77	....	10,999 48	·38792	33·52
51	New Westminster Méridional	10,020 96	3·675	3,003 97	907 94	124 46	14,057 33	·70466	31·92
52	North Shore Railway Co	238 50	3·125	....	....	....	238 50	·04919	6·96
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	1,890 26	3·200	313 00	....	....	2,203 26	·13945	36·26
54	Ottawa & New York	64,180 83	2·164	4,274 03	3,553 10	988 38	72,996 34	·94444	46·59
55	Père Marquette	125,688 74	2·028	8,402 00	24,171 82	2,774 85	161,037 41	·55675	6·55
56	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	....	....	....	....	....	....	....	....
57	Princeton Embranch. de Washington Co	7,175 15	1·732	193 80	377 53	92 97	7,839 45	·76452	28·42
58	Quebec Central	356,293 72	2·121	19,721 12	17,871 91	13,334 59	407,221 34	·87216	33·81
59	Québec et Lac Saint-Jean	200,842 01	1·791	13,488 12	12,532 36	6,780 93	233,643 42	·99052	37·05
60	Quebec Railway Light et Power Co	9,921 58	1·375	....	....	....	9,921 58	1·33696	14·39
61	Quebec Montreal et Southern	119,192 58	2·485	3,110 18	6,979 87	1,965 82	131,248 45	·60294	41·35
62	Québec Oriental	33,113 70	2·636	3,517 12	1,362 40	41 20	38,034 42	·64961	44·24
63	Red Mountain	2,825 01	3·531	292 00	408 20	98 89	3,624 10	·55161	24·39
64	Rutland et Noyan	9,498 14	2·297	87 64	150 00	....	9,735 78	1·90860	62·82
65	Salisbury et Albert	8,376 55	2·705	2,246 40	292 48	164 36	11,079 79	·28947	39·14
66	Schomberg et Aurora	5,373 08	3·001	....	....	....	5,373 08	·23905	46·26
67	Stanstead, Shefford et Chambly	30,458 01	2·506	1,732 67	6,569 70	970 72	39,731 10	·62949	44·34
68	Tunnel de St-Clair	....	....	....	....	....	....	....	....
69	St. Lawrence et Adriondack	214,814 01	1·707	3,435 90	12,135 43	4,279 60	234,664 94	1·35959	41·47
70	St. Martins	4,512 88	2·485	967 48	67 58	....	5,547 94	·32143	36·51
71	Sydney et Louisburg	32,660 44	2·307	1,100 10	893 58	926 95	35,581 07	·87616	7·80
72	Témiscouata	56,802 08	2·377	5,692 08	1,359 53	1,219 41	65,073 10	·45279	30·82
73	Temiskaming et Northern Ontario	564,115 33	2·397	14,715 97	38,387 46	7,343 91	624,562 67	1·66138	41·91
74	Thousand Islands	8,247 75	3·188	724 00	2,856 70	....	11,828 45	·38645	31·81
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	313,274 25	1·979	3,264 14	15,400 00	2,059 92	333,998 31	1·18948	27·69
76	Vancouver, Victoria et Eastern	209,909 41	2·955	4,774 21	10,999 33	7,229 91	232,912 86	1·01656	33·72
77	Victoria Terminal Ry. et Ferry Co	2,400 05	3·628	28 73	....	....	2,428 78	1·62787	50·73
78	Victoria et Sidney, C.-B	24,632 00	2·383	425 90	....	....	25,057 90	1·10518	46·12
79	Wabash (en Canada)	662,368 40	1·766	1,414 89	27,955 64	5,958 36	697,697 29	·93704	29·03
80	York et Carleton	2,180 50	3·088	20 00	265 60	....	2,466 10	·28894	42·19
	Total final	50,566,893 98	....	1,869,413 89	4,674,135 27	1,207,555 31	58,317,998 45	....	....

TABLEAU 7—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

Recettes provenant de l'exploitation.

Numéro.	1	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES TRANSPORTS.						AUTRES RECETTES.		SOMMAIRE DES RECETTES.	
	Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons.	Recettes des marchandises par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100× Col. 9+B. / Col. 16.	Total des recettes provenant du transport.	Service des gares et wagons, emmagasinage, etc.	Télégraphe, loyers et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 13 + 14 + 15.	Total des recettes par train-mille.
		$ c.	Cents.	$ c.	$	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$
1	Alberta Ry. et Irrigation Co.	214,353 50	2·505	....	3·17989	62·10	316,729 84	1,186 22	27,205 68	345,121 74	2·42049
2	Algoma Central et Hudson Bay	211,975 72	1·993	119,689 80	6·24080	57·31	425,204 30	100,016 62	53,478 58	578,699 50	9·98239
3	Atlantic, Quebec et Western	15,142 99	3·768	....	·50091	61·87	24,449 31	25,76	....	24,475 07	·80960
4	Algoma Oriental	89,130 80	1·889	6,070 92	4·71015	96·52	97,163 37	415 20	1,043 09	98,621 66	4·87936
5	Baie de Quinté	165,536 18	2·125	....	·95525	76·62	209,664 96	3,658 52	2,719 41	216,042 89	1·24671
6	Bedlington et Nelson	1,822 45	11·385	....	·96733	87·93	2,071 76	0 51	....	2,072 27	1·09993
7	Brandon Saskatchewan & Hudson B.	36,508 39	1·802	697 86	1·76525	56·91	65,082 72	285 05	....	65,367 77	1·02810
8	Yukon Britannique	252,067 48	10·393	....	4·18147	78·43	315,819 74	950 02	4,595 52	321,365 28	5·21494
9	Brockville, Westport & N. Western	32,702 02	4·222	42,56	1·15521	48·50	67,463 58	29 89	10 00	67,503 47	1·17203
10	Canada Southern	6,264,803 96	·572	50,503 52	3·11114	68·87	9,142,337 69	19,936 74	7,084 76	9,169,359 19	2·39227
11	Ch. de f. du gouv.can.—Intercolonial	6,401,498 80	·576	77,730 83	1·46399	64·65	9,841,213 72	39,495 11	140,859 56	10,021,568 39	1·41336
12	" " " Ile du P.-E.	144,444 77	3·756	....	·79276	42·16	331,725 82	862 63	9,996 99	342,585 44	1·04067
13	Canadian Northern	11,768,493 37	·849	186,870 02	2·66187	73·07	15,170,257 05	43,712 66	1,146,742 68	16,360,712 39	2·41014
14	" " Ontario	373,559 66	·952	8,984 62	1·23650	67·90	554,895 66	1,134 63	7,359 95	563,390 24	1·15874
15	" " Québec	740,977 16	1·256	2,685 15	1·89062	68·79	1,069,848 46	6,226 39	4,854 76	1,080,929 61	1·68525
16	Pacifique-Canadien	64,359,090 40	·819	463,890 29	2·77231	66·36	95,940,860 98	404,685 30	1,253,536 84	97,599,083 12	2·39083
17	Cap.-Breton	3,514 35	3·866	....	·17881	40·07	8,685 80	82 49	....	8,768 29	·44613
18	Caraquet	35,289 76	2·862	....	·80511	64·10	55,048 81	....	....	55,048 81	1·25588
19	Carillon et Grenville	79 65	11·782	....	·02810	2·80	1,595 15	....	1,260 87	2,856 02	1·00424
20	Ontario Central	209,939 24	2·502	....	2·16651	66·83	302,546 36	....	11,559 49	314,105 85	1·53108
21	Crow's Nest Méridional	114,155 32	1·320	60 25	1·89670	82·13	138,142 96	221 28	692 13	139,056 37	1·31957

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

Recettes provenant de l'exploitation.

Numéro.	1	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		Recettes provenant du service des transports.						Autres recettes.		Sommaire des recettes.	
	Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons.	Recettes des marchandises par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100× Col. 9+B. / Col. 16.	Total des recettes provenant du transport.	Service des gares et wagons emmagasinage, etc,	Télégraphe, loyers et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 13 + 14 + 15.	Total des recettes par train-mille.
		$ c.	Cents.	$ c.	$	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$
22	Cumberland Ry. et Coal Co.	38,499 96	2·776	....	·90861	69·52	55,360 22	....	17 00	55,377 22	1·30693
23	Dominion Atlantique	340,018 78	2·675	560 00	1·50384	46·27	731,897 23	1,823 80	2,290 64	736,011 67	1·37058
24	Elgin et Havelock	7,620 19	3·651	....	·39647	69·35	10,988 22	....	....	10,988 22	·57170
25	Columbie, B. Orientale	33,101 37	2·328	1,150 00	4·58151	89·71	38,126 97	10 20	40 75	38,177 92	5·10673
26	Grand Tronc	20,759,014 53	·702	343,960 38	2·14154	64·33	32,472,800 85	140,703 71	186,573 98	32,800,078 54	·87197
27	Grand Tronc (Canada Atlantique)	1,332,734 52	·751	99,255 59	1·93353	73·96	1,900,200 02	11,721 11	24,007,29	1,935,928 42	1·44696
28	Halifax et Sud-Ouest	208,771 46	1·740	4,784 93	·81090	49·00	433,196 18	1,191 39	1,422 88	435,810 45	1·21935
29	Hereford	42,007 69	1·546	75	1·03583	67·65	6,191 08	287 24	609 17	62,087 49	·83787
30	Inverness Ry. & Coal Co.	180,531 56	1·022	38 50	1·60388	87·13	205,950 13	178 19	1,101 66	207,229 98	1·84068
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	16,589 08	3·199	451 00	·50487	65·43	25,595 99	....	446 30	26,042 29	·76133
32	Kaslo et Slocan	5,226 55	24·954	....	3·76011	89·12	5,796 08	69 00	....	5,865 08	4·21948
33	Kent Northern	10,313 35	5·605	....	·61018	54·75	18,839 41	....	....	18,839 41	1·10754
34	Kettle Valley	2,320 54	6·091	306 79	1·34528	87·00	2,999 43	20 00	....	3,019 43	1·54605
35	Kingston et Pembroke	128,349 57	2·162	20,465 45	1·46709	71·84	214,316 47	Cr.7,035 99	....	207,280 48	1·56011
36	Klondike Mines	38,793 82	25·286	....	5·06314	82 01	46,098 07	....	1,204 36	47,302 43	6·17364
37	Lotbinière et Mégantic	24,258 44	4·570	....	1·29051	78·53	30,771 95	....	114 73	30,886 68	1·54094
38	London et Port Stanley	71,558 50	·898	8,826 20	1·46054	66·60	119,611 33	657 48	425 40	120,694 21	1·00599
39	Manitoba Great Northern	43,475 91	1·274	508 10	1·47182	86·94	50,532 32	55 18	....	50,587 50	1·30032
40	Maritime Coal Ry. & Power Co.	63,546 36	2·778	....	2·34765	88·34	71,926 21	....	40	71,926 61	2·65725
41	Massawippi Valley	136,823 80	·912	1,210 35	1·43835	65·69	208,822 18	458 41	823 86	210,104 45	1·08057
42	Montréal et Atlantique	804,913 73	1·030	6,849 58	1·84325	76·89	1,033,275 34	6,502 97	15,835 04	1,055,613 35	1·82068

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Fin.*

Recettes provenant de l'exploitation.

Numéro.	1	2	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		Recettes provenant du service des marchandises.						Autres recettes.		Sommaire des recettes.	
	Nom du chemin de fer	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons.	Recettes des marchandises par train-	Proportion avec le total des recettes. 100× Col. 9+B. / Col. 16.	Total des recettes provenant du transport.	Service des gares et wagons, emmagasinage, etc.	Télégraghe, loyers et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 13 + 14 + 15.	Total des recettes par train-mille.
		$ c.	Cents.	$ c.	$	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$
43	Montréal et Ligne Provinciale	54,168 57	2·467	42 85	1·31005	38·86	114,594 31	195 77	1,555 74	116,345 82	1·17739
44	Montreal et Vermont Junction	59,936 83	·607	131 39	1·24926	47·95	125,230 55	26 55	4 00	125,261 10	1·12080
45	Morrissey, Fernie et Michel	84,035 73	2·360	14,257 56	3·17957	90·76	107,663 04	....	631 81	108,294 85	3·50310
46	Moncton et Buctouche	16,317 04	3·740	....	·78758	62·35	26,101 77	....	67 29	26,169 06	1·26310
47	Napierville Junction	66,266 50	·799	....	2·81589	91·59	72,033 80	307 00	7 00	72,347 80	3·06701
48	Nelson et Fort Sheppard	42,455 61	4·119	23 00	2·25410	53·09	76,034 42	456 50	3,511 75	80,002 67	1·41400
49	New Brunswick Coal et Ry. Co	40,747 77	1·347	....	·58529	61·29	53,964 57	....	12,512 14	66,476 71	·95485
50	New Brunswick et P. E. Island	21,708 77	3·517	....	·49470	66·17	32,708 25	....	95 93	32,804 18	·69508
51	New Westminster Méridional	29,739 12	5·435	66 50	1·49404	67·69	43,862 95	164 65	....	44,027 60	2·20701
52	North Shore Railway Co	3,193 30	5·000	....	·65868	93·04	3,431 80	....	....	3,431 80	·70788
53	Nova Scotia Steel et Coal Co	3,871 47	5·100	....	·24503	63·74	6,074 73	....	....	6,074 73	·38447
54	Ottawa et New-York	81,429 40	1·314	141 43	1·81615	52·06	154,567 17	605 26	1,504 63	156,677 06	1·28201
55	Père Marquette	2,259,285 75	·516	26,955 94	2·25868	93·05	2,447,279 10	3,266 47	6,337 37	2,456,882 94	1·89130
56	Phillipsburg Ry. & Quarry Co	5,677 60	....	....	....	100·00	5,677 60	....	....	5,677 60	....
57	Princeton Br. of Washington Co	19,762 37	2·123	15 00	2·45343	71·58	27,616,82	....	....	27,616 82	2·31588
58	Québec Central	788,439 98	1·378	....	2·66734	65·47	1,195,661 32	2,280 89	6,230 62	1,204,172 83	1·78873
59	Québec et Lac St-Jean	384,691 55	1·323	2,287 28	1·44683	61·36	620,622 25	3,714 53	6,274 52	630,611 30	1·43691
60	Quebec Ry. Light & Power Co	53,843 91	3·070	2,678 39	2·35127	82·03	66,443 88	785 62	1,674 10	68,903 60	2·19781
61	Quebec, Montreal et Southern	184,061 67	1·389	1,548 57	1·17804	58·47	316,858 69	547 48	Cr. 9 00	317,397 17	1·22667
62	Quebec Oriental	47,922 52	2·505	....	·66080	55·76	85,956 94	....	....	85,956 94	·96940
63	Red Mountain	8,483 75	6·579	2,345 50	·83039	72·90	14,453 35	79 45	321 09	14,853 89	1·13901

64	Rutland et Noyan	5,762 56	·790	....	2·78654	37·18	15,498 34	....	....	15,498 34	2·16185
65	Salisbury et Albert	16,778 71	1·541	....	·43836	59·27	27,858 50	....	447 09	28,305 59	·73951
66	Schomberg et Aurora	6,200 23	5·341	....	·27586	53·38	11,573 31	....	40 11	11,613 42	·51670
67	Stanstead, Shefford et Chambly	49,460 16	2·325	127 99	1·03600	55·34	89,319 25	211 26	73 00	89,603 51	·95318
68	Tunnel Saint-Clair	....	....	293,014 00	....	100·00	293,014 00	....	....	293,014 00	....
69	St. Lawrence et Adirondack	323,626 53	1·068	1,394 07	2·61472	57·44	559,685 54	6,033 79	40 24	565,759 57	1·90318
70	St. Martins	9,429 14	5·022	....	·54630	62·05	14,977 08	46 05	171 67	15,194 80	·88034
71	Sydney et Louisburg	409,369 43	·796	9,514 73	1·84450	91·91	454,465 23	1,207 55	37 50	455,710 28	1·73347
72	Témiscouata	140,907 46	2·226	283 00	1·73116	66·87	206,263 56	536 55	4,313 45	211,113 56	1·35806
73	Temiskaming & Northern Ontario	797,196 14	1·483	6,134 88	2·51731	53·95	1,427,893 69	9,780 89	52,577 41	1,490,251 99	2·13845
74	Mille Iles	22,221 78	10·734	....	·72601	59·76	34,050 23	....	3,131 34	37,181 57	1·21477
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	812,136 62	1·101	47,940 00	4·72115	71·31	1,194,074 93	5,279 62	6,735 99	1,206,090 54	2·60512
76	Vancouver, Victoria et Eastern	439,570 63	1·845	3,378 15	2·69737	64·71	679,861 64	8,436 07	2,322 32	690,620 03	2·26907
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	2,288 98	7·635	....	1·93817	47·80	4,717 76	70 27	0 35	4,788 38	2·38346
78	Victoria et Sidney, C.-B.	28,910 28	5·930	210 00	1·63102	53·60	54,178 18	135 98	7 15	54,321 31	1·77794
79	Wabash (en Canada)	1,696,182 77	·520	5,434 54	1·79590	70·84	2,399,314 60	2,516 01	179 54	2,402,010 15	1·42895
80	York et Carleton	3,379 00	4·013	....	·39590	57·81	5,845 10	....	....	5,845 10	·68484
	Total final	124,743,015 31	....	1,827,518 21	....	....	184,888,531 97	826,251 92	3,018,709 92	188,733,493 81	....

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitaiion

Numéro.	1	2	3	3	5	6
		ENTRETIEN DES VOIES				
	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Ballast.	Traverses.	Rails.	Autre matériel des voies.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway & Irrigation Co.	3,000 00		19,319 16	614 04	
2	Algoma Central & Hudson Bay	4,821 72	315 63	28,360 53	369 16	2,206 21
3	Atlantic, Quebec & Western					9 09
4	Algoma Eastern	2,115 84	415 40		Cr. 264 80	350 99
5	Bay of Quinte	1,899 96	85 36	2,233 91	14 23	43 55
6	Bedlington & Nelson	1,288 86		3,427 87	Cr. 1 34	46 21
7	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	3,710 68	202 90	28 14	Cr. 7 98	Cr. 63 11
8	British Yukon	63 78	1,166 90	3,288 79		913 66
9	Brockville, Westport and Northwestern	600 00		1,892 98	96 00	234 18
10	Canada Southern	43,783 18	31,435 89	170,368 43	61,607 47	62,497 11
11	Canadian Gov. Rys. (Intercolonial)	52,382 46	60,511 75	174,840 40	170,241 23	112,450 22
12	" " (P. E. Island)	3,071 97	2,923 66	13,015 32	6,428 62	3,572 66
13	Canadian Northern	53,084 70	198 38	769,480 99	16,149 69	73,525 81
14	" " Ontario	5,547 14		8,851 62	2,592 51	4,102 26
15	" " Quebec	9,710 91	150 00	31,440 13	8,584 27	8,655 48
16	Canadian Pacific	538,953 42	155,272 40	1,242,103 74	799,758 73	549,899 70
17	Cape Breton	525 85		1,814 00		
18	Caraquet	720 00	460 00	2,243 00		2,360 00
19	Carillon & Grenville			426 30		45 70
20	Central Ontario	2,130 00	2,206 68	6,650 00	1,417 58	2,121 67
21	Crowsnest Southern	5,552 63		15,760 12	Cr. 199 46	732 34
22	Cumberland Ry. and Coal Co.	1,186 00		3,352 25		1,548 02
23	Dominion Atlantic	2,285 41	236 29	13,005 28	8,957 38	2,613 15
24	Elgin and Havelock			758 74		95 78
25	Eastern British Columbia	6 25				157 52
26	Grand Trunk	113,716 30	62,637 83	686,801 15	770,774 36	217,374 75
27	Grand Trunk (Canada Atlantic)	12,891 84	4,328 22	52,826 42	6,217 86	24,313 82
28	Halifax and Southwestern	4,433 05	529 28	25,212 74	3,690 20	3,170 54
30	Hereford	1,494 20	261 18	4,569 32	43 90	739 34
30	Inverness Ry. and Coal Co.	1,327 99		4,320 00	1,563 48	2,087 03
31	Irondale, Bancroft and Ottawa	4 50		–1,945 77		91 92
32	Kaslo and Slocan					
33	Kent Northern	650 00	25 00	1,178 00		310 00
34	Kettle Valley	139 90				
35	Kingston and Pembroke	3,524 59		11,103 25		1,820 75
36	Klondike Mines					
37	Lotbiniere and Megantic		120 05	1,942 64	22 97	475 54
38	London and Port Stanley	1,083 38	65 19	4,778 76	230 31	1,142 49
39	Manitoba Great Northern	4,509 94		233 90	33 07	78 22
40	Maritime Coal Ry. and Power Co.			389 97		
41	Massawippi Valley	1,218 65	139 50	9,175 62	1,431 68	1,557 94
42	Montreal and Atlantic	10,046 05	737 18	24,119 54	26,446 01	17,477 92
43	Montreal and Province Line	886 70	86 25	3,048 77	57 75	988 14
44	Montreal and Vermont Junction	893 14		2,868 11	138 62	783 78
45	Morrissey, Fernie and Michel			2,086 49	1,590 72	
46	Moncton and Buctouche	4,801 85		1,939 19	36 00	248 26
47	Napierville Junction	1,450 82		213 72	31 04	234 33
48	Nelson and Fort Sheppard	4,199 66		13,975 65	Cr. 69 93	485 16
49	New Brunswick Coal and Ry. Co.		116 25	2,544 50		24[illegible] 83
50	New Brunswick and P. E. Island	100 00		2,076 54		
51	New Westminster Southern	1,521 30	41 96	1,377 89	Cr. 72 22	327 71
52	North Shore Railway Co.					
53	Nova Scotia Steel and Coal Co.			764 24		144 23
54	Ottawa and New York	1,453 65	2,282 91	5,905 61	143 75	1,178 61

pour l'année expirée le 30 juin 1911.

ET STRUCTURES.

7	8	9	10	11	12	13	
Entretien des voies.	Enlèvement des neiges, sable et glaces	Tunnels.	Ponts et ponceaux.	Passages supérieurs et souterrains,	Passages à niveau, clôtures garde-bestiaux et indicateurs.	Abris contre les neiges et les sables.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
38,610 29	5,209 47		1,223 83		2,813 70		1
42,078 08	5,384 85		9,268 94		415 86		2
7,210 22	3,270 91	694 40	26 45		71 82		3
6,218 45	1,564 47		631 29		5 74		4
18,399 83	1,536 08		79 53		780 03	6 60	5
2,814 02	45 45		382 62		3 62		6
13,731 81	15,423 25		377 79		158 99	267 57	7
19,257 97	10,733 56		2,486 88		10 73	238 66	8
2,455 14	1,248 49		1,088 75		2,688 08	91 85	9
338,734 06	5,664 36	1,704 05	101,315 30	2,360 08	30,286 14	99 05	10
609,328 96	122,385 89		42,836 97	1,498 98	35,020 67	8,196 62	11
62,981 80	4,130 56		2,520 58		5,380 23	519 63	12
963,022 42	112,556 92		127,789 33	140 25	22,235 13		13
70,591 07	7,369 69		6,075 62		602 01		14
91,563 61	28,468 24		33,054 50		6,684 44	987 07	15
6,914,449 28	953,671 02	24,240 29	1,168,065 61	7,795 41	351,890 41	89,371 42	16
3,206 77	549 10		185 56		25 15		17
9,173 57			500 00		266 85		18
335 00			240 00		210 00		19
25,612 78	2,815 23		1,532 83	550 00	4,350 31		20
42,530 20	8,969 23	124 97	5,462 00		127 91		21
8,030 51	191 90		250 26		121 56		22
47,068 36	5,533 82		15,753 66	1,559 70	5,871 48	741 17	23
2,953 98			362 82		28 30		24
5,967 93	1,531 55		12 63				25
1,346,603 28	179,209 21		410,516 50	53,806 89	119,630 97	8,345 13	26
156,966 03	28,719 47		Cr. 20,419 46	Cr. 319 73	8,652 20	3,109 93	27
62,389 84	917 35		2,330 02	7 14	2,169 11	19 40	28
15,199 60	3,015 78		2,110 88	268 99	409 04		29
13,696 98	2,403 69		596 93		1,326 54	18 10	30
6,981 77	616 75		737 50		274 17		31
1,185 90	64 75		78 75				32
3,000 00			25 00		25 00	25 00	33
3,474 36							34
27,951 25	2,432 23		4,924 37		1,021 57	37 05	35
10,276 79	1,106 40		2,103 67			107 33	36
5,938 18	149 74		556 06		36 74	29 11	37
8,313 23	1,045 87		725 32		430 01		38
17,498 66	1,789 33		118 13		135 88	26 42	39
7,594 80	50 16		3 73		103 43		40
17,552 08	2,239 63		3,948 88	4 80	690 40		41
104,197 21	21,125 61		43,534 88	4,725 55	12,518 18	975 67	42
11,081 51	4,337 37		1,245 13		529 99		43
5,953 10	1,627 65		816 29		302 08	21 85	44
6,359 07	5,770 63		1,125 35				45
							46
2,981 44	647 49		64	1 86	208 21	19 57	47
26,979 59	2,395 49		25,785 52	3 50	86 68		48
15,943 83			1,601 64		20 00		49
4,280 71			1,845 60		1,189 90		50
4,835 45	11 33		553 19		397 91		51
890 26							52
2,658 19							53
15,162 49	2,708 53		2,859 48		2,795 57	349 16	54

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

	1	2	3	3	5	6
		ENTRETIEN DES VOIES				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Ballast.	Traverses.	Rails.	Autre matériel des voies.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
55	Père Marquette	10,159 78	4,240 50	19,381 18	2,129 78	4,150 87
56	PhillipsburgRy. et Quarry Co	....	....	....	....	....
57	Embr.de Princeton, Washington Co.	125 21	29 80	275 17	....	191 79
58	Québec Central	4,413 50	4,500 00	16,500 00	27,000 00	4,706 20
59	Québec et Lac St-Jean	5,272 58	....	29,831 86	1,706 95	4,658 80
60	Quebec Ry. Light and Power Co	155 37	10 53	843 46	....	151 08
61	Quebec, Montreal and Southern	6,898 48	65 45	2,583 54	....	3,099 38
62	Quebec Oriental	972 85	....	1,539 09	....	326 01
63	Red Mountain	970 81	....	413 01	Cr. 11 14	113 33
64	Rutland et Noyan	112 79	....	110 00	4 00	30 00
65	Salisbury et Albert	747 70	119 45	2,211 60	28 40	298 91
66	Schomberg et Aurora	....	....	....	....	....
67	Stanstead, Shefford et Chambly	707 77	4,522 10	4,343 02	643 78	688 30
68	Tunnel St. Clair	295 54	....	....	....	....
69	St. Laurent et Adirondack	1,975 23	1,226 31	8,080 65	694 71	3,033 63
70	St. Martins	....	....	900 11	....	188 62
71	Sydney et Louisburg	1,990 57	....	6,853 75	1,617 63	7,484 27
72	Témiscouata	1,920 00	....	9,211 92	302 58	1,016 14
73	Temiskaming et Northern Ontario	16,209 10	18,582 80	38,701 67	18,203 08	5,335 15
74	Mille Iles	....	234 09	317 24	....	182 28
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	7,862 04	7,124 51	22,268 09	18,391 03	11,010 83
76	Vancouver, Victoria et Eastern	16,866 64	5 54	18,218 88	Cr. 212 87	1,848 09
77	Victoria Terminal Ry. et Ferry Co	26 70	....	83 84	....	3 67
78	Victoria et Sidney, B.C	357 91	....	1,517 41	....	51 71
79	Wabash (en Canada)	698 60	....	9 31	....	Cr. 218 67
80	York et Carleton	....	....	....	....	....
	Total Final	985,527 44	367,613 12	3,565,954 29	1,959,164 83	1,151,744 90

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

ET STRUCTURES—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
Entretien des voies.	Enlèvement des neiges, sables et glaces	Tunnels.	Ponts et ponceaux.	Passages supérieurs et souterrains.	Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et indicateurs.	Abris contre les neiges et les sables.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
53,315 84	3,388 02	...	9,509 24	203 75	6,843 08	737 36	55
...	...	...	...	...	...	...	56
1,268 27	...	...	2 41	...	12 41	...	57
82,129 44	2,239 75	...	2,185 55	...	1,276 29	296 23	58
45,701 76	23,439 52	...	4,181 82	...	1,813 92	342 70	59
2,519 18	1,009 36	...	412 49	Cr. 52 23	402 89	4 59	60
30,736 87	8,888 00	...	10,820 62	421 95	1,568 22	80 82	61
17,961 34	3,525 60	...	3,258 98	...	119 23	123 73	62
5,391 20	885 23	...	12,775 25	...	27 42	...	63
695 50	116 08	...	6 00	...	31 30	23 50	64
6,186 68	...	...	3,658 20	...	92 81	...	65
3,934 77	1,183 19	...	...	...	...	...	66
11,150 19	4,220 72	...	2,266 66	...	423 20	...	67
25,953 45	...	...	...	...	...	...	68
18,067 11	3,208 42	...	6,575 08	11 77	3,459 45	15 64	69
...	...	...	476 24	...	...	...	70
32,922 58	2,454 31	...	979 53	...	3,440 51	...	71
27,010 71	1,124 74	...	4,719 87	...	797 13	243 73	72
168,595 33	21,053 16	...	20,439 91	391 38	3,422 00	78 42	73
2,463 44	208 60	...	22 75	...	74 65	...	74
55,317 63	648 19	...	4,749 25	5,254 74	2,388 78	1,838 19	75
116,140 17	2,803 21	487 72	37,155 70	2,926 89	2,073 16	90 84	76
266 65	...	...	13 65	...	8 64	...	77
3,982 35	...	...	185 61	...	304 00	...	78
86 05	...	...	...	...	...	...	79
1,435 00	12 00	...	...	...	...	...	80
11,965 503 22	1,641,046 60	27,251 43	2,133,642 56	81,561	67651,581 83	117,479 11	

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1911—*Suite.*

	14	15	16	17	18	19	20	24	25
		ENTRETIEN DES VOIES ET STRUCTURES—*Suite.*							
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Signaux et matériel "interlocking."	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Transmission de force électrique.	Bâtiments, agencements et terrains.	Docks et quais.	Outils et fournitures de cantonniers.	Blessures aux personnes.	Papeterie et impressions.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway & Irrigation Co.		2,318 60		6,323 66				116 85
2	Algoma Central & Hudson Bay		3,757 12		2,834 35		3,013 78	5 00	292 65
3	Atlantic, Quebec & Western		72 45		158 65		119 20		
4	Algoma Eastern		280 85		354 81		180 91	1 00	57 65
5	Baie de Quinté	390 64	35 87		2,979 11	470 85	260 26		
6	Bedlington & Nelson	37 73	19 06		221 56		51 48	9 85	36 35
7	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		256 83		1,875 88		251 61	64 54	108 99
8	Yukon Britannique		484 99		4,506 79	104 86	679 76	0 64	12 78
9	Brockville, Westport & North Western				630 28		64 91		
10	Canada Méridional	52,422 15	8,720 51	2,839 63	100,224 98	3,800 10	33,291 54	667 01	2,093 42
11	Chemin de fer du Gouv. Can. (Intercol.)	6,588 63	883 73		294,326 41	19,451 87	22,636 76	402 44	4,053 59
12	" " (Ile du P.-E.)	52 46	107 76		8,231 97	2,842 67	2,817 35		225 90
13	Canadian Northern	4,205 67	49,780 94		141,961 65	728 64	18,361 00	3,444 22	2,739 19
14	Canadian Northern, Ontario	463 92	3,049 45		3,436 03	18 25	1,814 53	66 06	155 52
15	Canadian Northern, Quebec	4,246 27	267 46		12,425 61		4,052 85	38 05	297 61
16	Pacifique Canadien	54,616 04	393,701 30		1,821,409 61	119,633 73	190,260 90	66,785 31	40,133 89
17	Cap-Breton		28 97				48 32		
18	Caraquet		819 05				200 00		77 18
19	Carillon & Grenville				50 00	100 00	54 00		
20	Central Ontario		450 89		1,705 95		206 81		11 82
21	Crow's Nest Southern	96 42	279 45		701 54		965 18	310 02	112 64
22	Cumberland Railway and Coal Co.								
23	Dominion Atlantique	186 18	89 51		4,568 26	906 97	2,084 13		18 28
24	Elgin & Havelock				76 67		26 75		
25	Colombie Britannique Orientale		2 06		106 09		55 73		
26	Grand-Tronc	36,868 09	14,933 77	Cr. 4 71		18,98	28,412 30	5,323 69	6,705 57
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	663 99	7,471 16					2,199 26	468 6[illegible]
28	Halifax & Sud-Ouest	68 99	772 05						59 49
29	Hereford	4 60						32 99	2 41

30	Inverness Railway & Coal Co.		165 18		1,980 91		226 76		75 03
31	Irondale, Bancroft & Ottawa		42 95		34 60		58 48		1 00
32	Kaslo & Slocan				39 50		6 48		
33	Kent Northern		15 00		25 00		15 00		50 00
34	Vallée Kettle				44 25		63 50		
35	Kingston & Pembroke				3,055 15		724 19	100 75	116 51
36	Klondike Mines		86 85		49 85		296 11		45 90
37	Lotbiniere & Megantic		9 06		149 47	69 85	352 35		
38	London & Port Stanley	48 38	17 51		1,666 90	Cr. 746 57	60 14	25 00	23 76
39	Manitoba Great Northern	327 29	175 59		802 50		255 22	38 12	133 21
40	Maritime Coal, Railway & Power Co.		82 86		308 66		88 87		
41	Massawippi, Vallée de	9 80	2 78		2,761 52	37 21	381 01		13 34
42	Montréal & Atlantique	1,683 18	6,947 78		15,130 62		2,653 23	91 37	624 28
43	Montreal & Ligne de Province	8 70	114 18		586 59		154 56	20 00	13 23
44	Montreal & Vermont Junction		156 72		408 92		52 73		33 06
45	Morrissey, Fernie & Michel				847 64				
46	Moncton & Buctouche				388 41		65 78		
47	Napierville Junction	37 19	24 76		152 24		141 18		6 27
48	Nelson & Fort Sheppard	65 22	437 52		866 91		634 67	36 79	84 76
49	Nouveau-Brunswick Coal & Railway Co.		319 52		2,937 06		1,296 41		
50	New Brunswick & P. E. Island				406 32	6 00			30 00
51	New Westminster Méridional	23 52	16 33		118 09		186 63	25 91	34 67
52	North Shore Railway Co.								
53	Nova Scotia Steel & Coal Co.								
54	Ottawa & New York	1,312 38	83 06		5,766 95		585 74	35 00	12 80
55	Père Marquette	1,299 06	149 34		8,172 38	Cr. 624 49	684 67	9 00	257 38
56	Phillipsburg Railway & Quarry Co.								
57	Princeton Branch of Washington Co.								1 11
58	Québec Central				8,777 88		2,419 30	144 10	212 84
59	Québec et Lac St-Jean	328 15	83 05		9,329 38		2,267 47		55 08
60	Quebec Railway, Light & Power Co.	63 98	43 85	527 92	642 34		114 24	7 40	23 55
61	Québec, Montréal et Méridional	951 14	774 39		7,425 46		871 82		153 74
62	Quebec Oriental		520 54		1,941 36	125 40	253 84		
63	Red Mountain	13 35	128 86		73 27		347 53	3 94	13 79
64	Rutland & Noyan	19 47					34 78		3 31
65	Salisbury & Albert				94 93		151 12		
66	Schomberg & Aurora				12 51		5 40		
67	Stanstead, Shefford & Chambly		127 11		1,003 96		166 24		13 23
68	Tunnel St-Clair				8,240 80				
69	St-Laurent & Adirondack	283 91	2 85		3,049 16		376 37	6 14	20 03
70	St. Martins		43 00						
71	Sydney & Louisburg				8,196 76		269 01		
72	Témiscouata				1,373 29		346 39		6 13
73	Temiskaming & Northern Ontario	2 76	4,341 84	497 50	30,489 12		4,950 79	691 30	516 45
74	Mille Iles				589 45		70 80		
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	3,513 18	195 52		7,701 26		1,667 38	896 23	116 45
76	Vancouver, Victoria & Eastern	4,020 81	1,090 89		6,083 41	1,284 41	3,704 39	971 48	339 13
77	Victoria Terminal Railway & Ferry Co.		0 68		17 23	171 71	5 19		
78	Victoria & Sidney, B.C.		9 12		91 26	2,468 9	81 57		

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

	14	15	16	17	18	19	20	24	25
		ENTRETIEN DES VOIES ET STRUCTURES—*Suite.*							
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Signaux et matériel "inter-iocking."	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Transmission de force électrique.	Bâtiments, agencements et terrains.	Docks et quais.	Outils et fournitures de cantonniers.	Blessures aux personnes.	Papeterie et impressions.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
79	Wabash (Canada)	.....	.....	.....	245 38	.....	.....	4 44	28 78
80	York & Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Total final	174,926 25	504,792 52	3,860 34	3,090,367 46	170,387 62	343,654 12	82,457 05	60,839 28

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	27	28	30	31	33	34	35	36	38	39
		Entretien des voies et structures—*Suite.*				Entretien du matériel.				
	Nom du chemin de fer.	Autres dépenses.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Dr.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Av.	Total de l'entretien des voies et des structures.	Surintendance.	Locomotives à vapeur—Réparations	Locomotives à vapeur—Réfections.	Locomotives électriques—Réparations	Locomotives électriques—Réfections.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co	890 60	552 92		80,993 12	1,262 15	12,286 80			
2	Algoma Central & Hudson Bay	9,745 59			112,869 47	4,620 47	15,868 60			
3	Atlantic, Quebec & Western				11,633 19		1,118 00			
4	Algoma Eastern	13 84			11,926 44	1,383 98	6,879 32			
5	Bay de Quinté	31 71			29,247 52		14,893 27			
6	Bedlington & Nelson	4 37			8,387 71	18 04	108 02			
7	Brandon, Sask. & Hudson Bay	6 66			36,394 55	542 50	5,933 93			
8	Yukon Britannique				43,950 75	1,623 54	6,054 87			
9	Brockville, Westport & No th Western				11,090 66	600 00	1,507 03			
10	Canada Southern		64,589 61	90,086 25	1,028,417 82	35,130 79	441,860 80	66,000 00	3,063 88	840 00
11	Ch. de fer du Gouv. Canadien—Inter	948 45	28,227 69	8,363 18	1,758,850 54	56,125 47	671,364 28	222,222 20		
12	" " I. P,-E.	192 00			119,015 14	6,807 50	31,184 66			
13	Canadian Northern	1,224 85	2,894 73	1,568 28	2,361,956 23	39,538 91	1,110,356 32	1 50		
14	" " Ontario	246 11			114,981 79	4,734 85	34,097 97			
15	" " Québec	111 40	185 12	186 01	240,737 01	2,353 82	66,704 09			
16	Pacifique-Canadien	2,420 99	142,939 37	66,286 28	15,561,086 29	300,885 95	4,673,377 69	330,167 23		
7	Cap Breton				6,383 72		1,191 86			
18	Caraquet				16,819 65	600 00	4,435 89			
19	Carillon & Grenville	300 00			1,761 00	480 00	201 00			
20	Central Ontario	41 00	420 00		52,223 55	1,140 00	7,907 73			
21	Crow's Nest Méridional	51 56	107 25		81,684 00	783 27	10,178 85			
22	Cumberland Ry. & Coal Co	28 45			14,708 95	900 33	1,266 91			
:3	Dominion Atlantic	109 00			111,588 03	3,251 84	13,575 83	12,000 00		
24	Elgin & Havelock	18 80			4,321 84		6) 42	517 05		
25	Colombie-Britannique-Orientale				7,839 76	30 35	979 20			
26	Grand-Tronc		70,117 08	430,111 50	4,215,547 23	72,497 20	2,465,250 16			
27	" (Canada Atlantique)	11 75	16,761 66	983 51	3 8,565 18	9,084 50	178,830 84			

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

	27	28	30	31	33	34	35	36	38	39
		Entretien des voies et structures—*Fin.*				Entretien du matériel.				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Autres dépenses.	Entretien des voies communes, chantiers et autres facilités. Dr.	Entretien de voies communes, chantiers et autres facilités. Av.	Total de l'entretien des voies et des structures.	Surintendance.	Locomotives à vapeur—Réparations	Locomotives à vapeur—Réfections.	Locomotives électriques—Réparations	Locomotives électriques—Réfections.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
28	Halifax et Sud-Ouest		2,255 04		113,984 53	2,640 96	22,769 14			
29	Hereford				28,992 70	526 77	6,377 78	Cr. 10 07		
30	Inverness Ry. Coal Co.	19 15			29,807 77	1,843 82	13,525 23			
31	Irondale, Bancroft & Ottawa	28 18			10,817 59		640 51			
32	Kaslo & Slocan				1,375 38		591 23			
33	Kent Northern	25 00			5,368 00		1,000 00			
34	Vallée Kettle				3,722 01					
35	Kingston & Pembroke	796 89			57,608 55	57 00	9,316 55			
36	Klondike Mines				14,072 90		1,014 77			
37	Lotbiniere & Megantic	144 42			9,996 18		2,050 24			
38	London & Port Stanley		9 94	3,626 53	15,293 09	454 04	11,563 13	85 06		
39	Manitoba Great Northern	8 16	354 13		26,517 77	326 28	365 59			
40	Maritime Coal, Ry. & Power Co				8,622 48		6,881 50	660 54		
41	Massawippi, Vallée de	33	796 49	360 00	41,601 66	492 21	5,918 25			
42	Montréal et Atlantique	5 00	677 53	1 65	293,715 14	3,713 13	54,141 98	23,902 15		
43	Montréal et Province Ligne de		83		23,159 70	688 36	231 41	2,219 06		
44	Montreal et Vermont Junction				14,056 05	528 05	Cr. 5 00	2,219 45		
45	Morrissey, Fernie & Michel		333 45		16,988 00		8,050 72	2,700 00		
46	Moncton & Buctouche				8,604 84		1,194 09			
47	Napierville Junction				6,150 76	245 00	1,629 58			
48	Nelson & Fort Sheppard	110 88	3,295 50		79,373 57	576 59	4,244 83	07		
49	Nouveau-Brunswick Coal & Ry. Co				25,025 04		7,943 68			
50	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E				9,935 07	100 00	1,940 21			
51	New Westminster Southern	33 90			9,436 57	135 15	2,015 21			
52	North Shore Railway Co				890 26					
53	Nouvelle-Ecosse Steel & Coal Co				3,566 66		243 00			

	Ottawa & New York		718 18		43,353 87	2,550 58	10,683 46	Cr. 40 00		
	Père Marquette		158,717 84	38 26	282,686 32	4,924 41	123,685 49	905 63		
	Phillipsburg Ry. & Quarry Co									
	Princeton Branch of Washington Co				1,906 17	67 84	930 25			
58	Québec Central	261 58			157,062 66	8,161 15	32,711 00	15,000 00		
59	Québec et Lac St-Jean			337 23	128,675 81	1,782 85	62,590 08			
60	Quebec Railway, Light & Power Co	Cr. 9 23	423 61		7,294 38	382 49	2,615 24			
61	Quebec, Montreal & Southern		311 51	7,734 33	67,917 06	5,492 01	16,460 01	4,345 20		
62	Quebec Oriental	34 33			30,702 30	492 45	5,113 99			
63	Red Mountain	73			24,846 58	201 61	1,563 38			
64	Rutland & Noyan				1,186 73	104 23	586 99			
65	Salisbury & Albert	17 40			13,607 20		2,684 98			
66	Schomberg & Aurora				5,135 87		684 14			
67	Stanstead, Shefford & Chambly		32 34		30,308 62	634 36	130 89			
68	Tunnel St-Clair	21 85			34,511 64	961 79	7,164 34	1,294 13		
69	St-Laurent et Adirondack		24,536 42		74,622 88	2,540 62	9,256 65	4,140 34		
70	St. Martins	2,166 39			3,774 36		1,182 85			
71	Sydney & Louisburg	609 24			66,818 16	491 70	44,941 44			
72	Temiscouata				48,072 63	2,475 50	9,124 84			
73	Temiskaming & Northern Ontario				352 501 76	10,096 52	69,351 83			
74	Mille Iles				4,163 30		2,322 85			
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	20 00	103 36	10,236 52	140,830 14	4,822 46	47,498 16			
76	Vancouver, Victoria & Eastern	335 32			216,233 81	3,101 65	39,432 85			
77	Victoria Terminal & Ferry Co				597 96	13 48	138 55			
78	Victoria & Sidney B. C				9,049 85	180 88	2,033 69			
79	Wabash (Canada)		249,714 02	4,445 16	246,122 75	8,727 83	209 243 92			
80	York & Carleton				1,447 00		12 00			
	Total final	21,026 65	769,075 62	624,364 69	29,245,093 22	614,929 23	10,643,270 84	688,329 54	3,063 88	840 00

Tableau 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	41	42	43	45	46	48	49	51	52
		Entretien du matériel—*Suite.*							
	Nom du chemin de fer.	Wagons à passagers—Réparations.	Wagons à passagers—Renouvel.	Wagons pour fret—Réparations.	Wagons pour fret—Renouvellem.	Matériel pour travaux—Réparations.	Matériel pour travaux—Renouv.	Matériel courant—Réparations.	Matériel courant—Renouvellem.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	2,329 85		5,429 80		927 09			
2	Algoma Central and Hudson Bay	22,716 54		14,966 15		6,237 68			
3	Atlantic, Quebec and Western	222 76		72 80					
4	Algoma Eastern	67 58		4,691 48		70 76			
5	Baie de Quinté	3,946 44		4,759 14					
6	Bedlington and Nelson					308 68	1 57		
7	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	1,648 95		1,674 97		710 48			
8	Yukon Britannique	1,064 38		3,489 00		1,683 58			
9	Brockville, Westport and North Western	729 43		364 08		2 41			
10	Canada Southern	64,078 54	13,300 00	438,490 75	22,667 76	10,390 42	6,289 00	2,199 23	
11	Ch. de f. du gouv. canad. (Intercolonial)	296,192 63	111,111 00	599,851 17	166,666 80	27,358 23	Cr. 1,464 37	7,945 41	
12	" " " (Ile du P.-E.)	18,034 79	3,089 22	11,579 99	1,097 26	2,501 12			
13	Canadian Northern	261,949 81		525,960 73		40,926 98			
14	Canadian Northern, Ontario	19,307 48		24,151 95		3,573 34			
15	Canadian Northern, Quebec	20,362 56		25,592 39		2,009 04			
16	Canadian Pacific	1,685,961 62	145,580 73	2,886,613 54	804,159 14	618,324 17	121,112 29	20,139 76	
17	Cape Breton	451 49		37 49					
18	Caraquet	1,200 00		675 50					
19	Carillon et Grenville	131 00							
20	Central Ontario	2,035 72		6,017 73					
21	Crow's Nest Méridional	1,115 45		11,927 38		1,079 12			
22	Cumberland Railway and Coal Co.	176 53		2,012 27					
23	Dominion Atlantic	14,558 47		13,706 16		51 91			
24	Elgin et Havelock	119 35		24 05					
25	Colombie-Brit Oriental	48 07		1,463 88		1 35			
26	Grand-Tronc	567,823 53		2,209,286 07		69,917 15		90,990 80	
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	15,192 30		75,542 86		3,882 95			
28	Halifax et Sud-Ouest	8,854 03		8,468 34		380 46			
29	Hereford	2,306 01	Cr. 11 57	4,254 81	0 11	269 67	26 22		

30	Inverness Railway et Coal Co.	1,286 39		8,335 99		121 62			
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	68 05		190 26		87 43			
32	Kaslo et Slocan	79 21		579 76		64 74			
33	Kent Northern								
34	Vallée-Kettle								
35	Kingston et Pembroke	3,572 05		3,424 74		4 78			
36	Klondike Mines	108 52		863 02					
37	Lotbinière rt Mêgantic	198 13		294 33					
38	London et Port Stanley	3,415 72	42 59	4,161 01	94 23	22 62	3 01		
39	Manitoba Great Northern	1,080 48		1,365 12		872 99			
40	Maritime Coal, Railway et Power Co.	360 97		211 19					
41	Vallée de Massawippi	4,846 16		10,683 52		221 01			
42	Montréal et Atlantic	1,256 15		10,165 32	13,454 74	31 31	813 89		
43	Montréal et ligne de province	51 01	667 58	166 78	1,151 44	19 88	427 04		
44	Montréal et Vermont Junction	8 81	1,112 66	48 95	6,698 77		162 09		
45	Morrissey, Fernie et Michel			3,120 28					
46	Moncton et Bouctouche	266 67		831 00					
47	Napierville Junction	255 81		765 20		76 47			
48	Nelson et Fort Sheppard	1,125 76		596 17		747 66			
49	Nouv-Brunswick Coal et Railway Co.	1,250 07	3,000 00	2,596 23					
50	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	99 16		1,333 79	1,098 34				
51	New Westminster Southern	560 87		79 59		244 31			
52	North Shore Railway Co.								
53	Nova Scotia Steel et Coal Co.	70 50		180 60					
54	Ottawa et New-York	2,551 34		3,162 79		141 93			
55	Père Marquette	12,982 36	161 86	245,547 42	5,587 57	342 31	45 53	3,686 85	
56	Phillipsburg Railway et Quarry Co.								
57	Emb. de Princeton de la Washington Co	265 22		952 14		238 13			
58	Québec Central	11,889 68	9,000 00	30,062 48		2,617 85			
59	Québec et lac Saint-Jean	18,573 70	711 14	18,871 26		2,848 87			
60	Québec Railway, Light et Power Co.	1,362 52	2 54	2,312 25	0 25	39 47			
61	Québec, Montréal et Southern	10,905 43		24,536 56	887 88	896 07			
62	Québec Oriental	2,620 69		457 44					
63	Red Mountain					92 51			
64	Rutland et Noyan	388 51		500 94	189 19				
65	Salisbury et Albert	291 45		971 16		74 90			
66	Schomberg et Aurora	342 37							
67	Stanstead, Shefford et Chambly	164 31		982 37		86 65			
68	Tunnel St-Clair								
69	St-Laurent et Adirondack	568 95		16,318 08		19 60	535 20		
70	St. Martins	125 82		98 57					
71	Sydney et Louisburg	2,868 15		46,336 66		1,923 47			
72	Témiscouata	3,424 28		8,510 50		73 50			
73	Témiskaming et Northern Ontario	28,961 63	Cr. 3,490 24		19,560 04	17,879 43	Cr. 2,424 27		
74	Mille Iles	407 31		1 65			170 42		
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	7 606,26	862 06	22,138 18		929 09			
76	Vancouver, Victoria et Oriental	7,937 01		8,042 00		2,779 86		933 13	2,094 84
77	Victoria Terminal Railway et Ferry Co.	18 59		42 06					
78	Victoria et Sydney, C.-B	263 42		620 34					

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite*.

Numéro.	41	42	43	45	46	48	49	51	52
		ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite*.							
	Nom du chemin de fer.	Wagons-voyageurs—Réparations.	Wagons-voyageurs—réfections.	Wagons-marchandises—Réparations.	Wagons-marchandises—Réfections.	Matériel, travaux—Réparations.	Matériel, travaux—Réfections.	Matériel maritime—Réparations.	Matériel maritime—Réfections.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
79	Wabash (Canada)	20,014 21	....	136,955 09	904 33	....	....	....	....
80	York et Carleton	....	....	10 00	....	....	....	....	....
	Total final	3,176,119 01	285,139 57	7,498,527 27	1,044,217 85	824,105 05	125,697 62	125,895 18	2,004 84

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	54	55	56	57	58	60	62	64	67
		ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite.*							
	Nom du chemin de fer.	Machines et outils d'ateliers.	Matériel de force électrique.	Blessures aux personnes.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien de matériel commun aux points terminaux—Dt.	Entretien de matériel commun aux points terminaux—Av.	Total, entretien de matériel.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway & Irrigation Co	703 37			35 85	2,450 54			25,425 45
2	Algoma Central & Hudson Bay	968 06			187 32	196 80			65,761 62
3	Atlantic, Quebec & Western								1,413 56
4	Algoma Eastern	168 99		254 00	57 64	80			13,574 55
5	Bay de Quinté					85 46			23,684 31
6	Bedlington & Nelson								436 31
7	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	353 65		64 21	28 39	11 10			10,968 18
8	British Yukon	530 51		64	6 94				14,453 46
9	Brockville, Westport & Northwestern	34 22				12 50			3,249 67
10	Canada Southern	9,379 05	2,082 98	354 13	2,648 93	5 90	1,878 06		1,120,660 22
	Ch. de fer du Government Canadien—								
11	Intercolonial	48,881 55		1,952 36	10,333 90	42,309 36	3,921 00		2,264,770 99
12	Ile P.-E.	3,763 08			374 97	6,563 32			84,995 91
13	Canadian Northern	95,510 35		4,795 37	5,411 28	8,022 79	1,474 58	1,710 87	2,092,237 75
14	Canadian Northern Ontario	2,353 03		2 00	488 26				88,708 88
15	Canadian Northern Quebec	2,684 13		27 28	298 84	1 10			120,033 25
16	Pacifique-Canadien	402,985 44		18,290 70	40,250 51	1,135 94	7,786 07	510 67	12,056,260 11
17	Cap-Breton								1,680 84
18	Caraquet					150 00			7,061 39
19	Carillon et Grenville	46 00				267 00			1,125 00
20	Central Ontario	449 50			21 05				17,571 73
21	Crow's Nest Southern	473 08		614 40	43 71	20 06			26,235 32
22	Cumberland Railway & Coal Co					12 89			4,368 93
23	Dominion Atlantique	848 54			64 35	600 01			58,657 11
24	Elgin & Havelock					31 08			760 95
25	Colombie-Britannique Orientale								2,522 85
26	Grand-Tronc	241,648 56		6,661 05	12,633 83	908 96	335 52	136,728 05	5,601,224 78

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

	54	55	56	57	58	60	62	64	67
		ENTRETIEN DU MATÉRIEL—*Suite.*							
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Machines et outils d'ateliers.	Matériel de force électrique.	Blessures aux personnes.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien du matériel commun aux points terminaux—Dt.	Entretien du matériel commun aux points terminaux—Av.	Total, entretien du matériel.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	16,503 23		143 10	830 20	35 30		163 32	299,881 96
28	Halifax et Sud-Ouest	1,220 49			44 20	71 96	300 00	101 40	44,749 58
29	Hereford	286 29		22 49	60 40				14,007 51
30	Inverness Railway & Coal Co	993 88			75 03	457 81			26,639 77
31	Irondale, Bancroft & Ottawa	17 89			2 10	3 25			1,009 49
32	Kaslo & Slocan	9 67							1,324 61
33	Kent Northern					500 00			1,500 00
34	Vallée Kettle								
35	Kingston & Pembroke	212 56			22 00	4,757 86			21,367 54
36	Klondike Mines	3 50				7 25			1,997 06
37	Lotbinière et Mégantic	90 94	174 47			57 01			2,865 12
38	London & Port Stanley	548 33		50 38	42 22	01			20,482 35
39	Manitoba Great Northern	204 54		44 41	18 90	7 65			4,285 96
40	Maritime Coal, Railway & Power Co								8,114 20
41	Vallée de Massawippi								22,161 15
42	Montreal & Atlantic	3,776 50			403 13				111,658 30
43	Montreal & Province Line	73 56		3 00	31 17				5,730 2)
44	Montreal & Vermont Junction			7 44	77 93				10,859 15
45	Morrisey, Fernie & Michel								13,871 00
46	Moncton & Buctouche								2,291 76
47	Napierville Junction	Cr. 20			16 60				2,988 46
48	Nelson & Fort Sheppard	331 35		55 76	23 62	9 57			7,711 38
49	New Brunswick Coal & Ry. Co	2,760 09							17,550 07
50	New Brunswick & P. E. Island				15 00				4,586 50
51	New Westminster Southern	101 97		24 31	9 47	3 77			3,174 65

52	North Shore Railway Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
53	Nova Scotia Steel & Coal Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	494 10
54	Ottawa & New York	1,140 79	.....	219 74	15 78	40	49 77	.....	20,476 58
55	Père Marquette	5,943 95	.....	545 42	457 55	11	667 64	.....	405,484 10
56	Philipsburg Rly. & Quarry Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
57	Princeton, embr. de la Washington Co.	14 79	.....	.....	2 60	.....	.....	.....	2,470 97
58	Québec Central	4,363 85	1,432 52	62 05	159 64	5,850 20	47,812 39	33,793 08	135,329 73
59	Québec et Lac St-Jean	3,988 78	.....	496 00	124 86	56 95	.....	.....	110,044 49
60	Québec Railway Light & Power Co.	112 57	.....	1 81	16 40	1,088 47	1 50	.....	7,935 51
61	Québec, Montreal & Southern	893 05	.....		250 35	.....	.....	.....	64,666 56
62	Québec Oriental	278 51	.....	.....	.....	141 30	.....	.....	9,104 38
63	Red Mountain	116 97	.....	22 15	10 07	3 76	.....	.....	2,010 45
64	Rutland & Noyan	90 82	.....	.....	.....	86 08	.....	.....	1,946 76
65	Salisbury & Albert	62 70	.....	.....	.....	746 80	.....	.....	4,831 99
66	Schomburg & Aurora	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,026 51
67	Stanstead, Shefford & Chambly	135 99	.....	3 00	31 17	.....	.....	.....	2,168 74
68	Tunnel de St-Clair	.....	.....	1 00	.....	3,439 82	.....	.....	12,861 08
69	St-Laurent et Adirondack	.....	.....	26 77	491 85	2 77	.....	.....	33,900 83
70	St-Martins	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,407 24
71	Sydney & Louisburg	.....	.....	.....	.....	2,013 45	.....	.....	98,574 87
72	Témiscouata	.....	.....	.....	49 95	7,048 50	.....	.....	30,707 07
73	Temiskaming & Northern Ontario	5,298 55	218 97	12 50	660 00	Cr. 318 07	.....	.....	145,806 89
74	Mille Iles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,902 23
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	4,267 58	.....	150 00	207 08	11,353 11	.....	9,329 87	90,504 11
76	Vancouver, Victoria & Eastern	1,565 83	.....	512 17	130 10	52 60	.....	.....	66,582 04
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	212 68
78	Victoria & Sidney, C.-B.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,098 33
79	Wabash (Canada)	10,182 68	.....	54 84	899 32	124 63	118,395 25	178 85	514,323 25
80	York & Carleton	.....	.....	.....	.....	93 65	.....	.....	115 65
	Total final	877,373 11	3,908 94	35,474 48	78,064 46	100,481,58	182,621 78	182,516 11	26,127,638 12

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	68	69	70	71
		DÉPENSES		
	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Agences de l'extérieur.	Publicité.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co			
2	Algoma Central, Baie-d'Hudson	1,566 46		3 90
3	Atlantic, Quebec and Western			
4	Algoma Eastern	299 56		
5	Baie de Quinté	2,747 79		15 00
6	Bedlington et Nelson			0 07
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	474 92	1,270 81	745 36
8	Yukon britannique	1,766 41	2,078 84	1,040 60
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	652 25		89 30
10	Canada Méridional	50,739 38	45,449 73	22,127 63
11	Ch. de fer du gouvern. canadien (Intercolonial)	59,706 49	70,462 97	38,987 60
12	" " (Ile-du-Prince-Ed).	27 50	116 00	971 17
13	Canadian Northern	55,434 69	88,479 56	58,224 38
14	Canadian Northern, Ontario	7,052 23	1,158 97	7,017 43
15	Canadian Northern, Québec	7,240 45	3,724 01	4,822 54
16	Pacifique-Canadien	459,771 69	1,333,371 53	455,829 59
17	Cap-Breton	250 00		82 70
18	Caraquet	720 00		
19	Carillon et Grenville			
20	Central Ontario	1,500 00	521 56	178 76
21	Crow's Nest Méridional	872 67	2,402 09	741 34
22	Cumberland Railway and Coal Co			18 00
23	Dominion Atlantic	7,185 20	11,938 72	7,069 10
24	Elgin et Havelock			
25	Colombie-Britannique orientale			
26	Grand-Tronc	179,151 75	535,385 15	166,871 27
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	14,115 11	42,234 20	13,151 35
28	Halifax et Sud-Ouest	4,421 23	4,276 62	6,075 01
29	Hereford	566 98	134 91	235 95
30	Inverness Railway et Coal Co	58 91		227 57
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	2 95		21 50
32	Kaslo et Slocan			
33	Kent Northern			25 00
34	Vallée Kettle	59 50		
35	Kingston et Pembroke	1,133 55		267 35
36	Klondike Mines			361 50
37	Lotbinière et Mégantic			
38	London et Port Stanley	1,590 48	1,925 62	1,157 12
39	Manitoba Great Northern	356 72	951 05	301 70
40	Maritime Coal, Railway and Power Co			
41	Vallée de Massawippi	764 17	185 40	
42	Montréal et Atlantique	6 58		
43	Ligne de Montréal et province	382 15	526 80	123 34
44	Montréal et Vermont Junction	955 14	2,500 69	416 45
45	Morrissey, Fernie et Michel			
46	Moncton et Bouctouche			
47	Napierville Junction	362 01	21 14	29 22
48	Nelson et Fort Sheppard	410 42	1,091 99	590 92
49	New Brunswick Coal and Railway Co			
50	New Brunswick and P. E. Island			
51	New Westminster Southern		180 69	493 72
52	North Shore Railway Co			
53	Nova Scotia Steel and Coal Co			
54	Ottawa et New-York	3,997 32	282 81	933 31
55	Père Marquette	18,687 67	21,984 39	4,893 99
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co			
57	Princeton Branch of Washington Co	64 44	12 95	21 89
58	Québec Central	7,776 02	9,588 72	4,816 41

pour l'année finissant le 30 juin 1911—*Suite.*

72	73	74	75	77	79	
DU TRAFIC.						
Associations de trafic.	Marchandises, grande vitesse.	Agences industrielles et d'immigration.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Total des dépenses du trafic.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
63 75	.....	.....	216 39	6 48	1,856 98	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
.....	.....	.....	8 25	.....	307 81	4
.....	.....	.....	69 50	169 60	3,001 89	5
2 46	.....	.....	.....	0 10	2 63	6
23 79	.....	251 41	246 03	0 63	3,012 95	7
.....	.....	.....	307 22	8 86	5,201 93	8
.....	.....	.....	56 80	.....	798 35	9
2,716 92	87,068 71	1,547 43	25,837 62	69 06	235,556 48	10
2,796 87	.....	.....	25,922 43	322 14	198,198 50	11
.....	.....	.....	31 50	.....	1,146 17	12
3,036 22	.....	39,891 78	18,421 01	55 31	263,542 95	13
295 23	.....	.....	895 03	3 00	16,421 89	14
281 40	.....	.....	1,712 92	1 48	17,782 80	15
43,683 40	50,409 96	64,843 68	209,744 23	5,626 90	2,623,280 98	16
.....	.....	.....	.....	14 33	347 03	17
.....	.....	.....	.....	325 00	1,045 00	18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	19
137 09	.....	.....	581 91	.....	2,919 32	20
66 31	.....	381 26	466 92	1 58	4,932 17	21
.....	.....	.....	14 50	.....	32 50	22
5 00	.....	.....	.....	2,310 85	28,508 87	23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	25
38,180 54	33,265 14	.....	77,649 71	153 65	1,030,657 21	26
2,939 71	2,551 78	.....	6,139 12	12 26	81,143 53	27
242 17	.....	.....	422 38	.....	15,437 41	28
26 09	30 84	43 97	132 04	0 49	1,171 27	29
.....	.....	.....	37 51	.....	323 99	30
70 87	.....	.....	41 26	.....	136 58	31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	32
.....	.....	.....	25 00	.....	50 00	33
.....	.....	.....	21 50	.....	81 00	34
89 57	.....	.....	244 58	.....	1,735 05	35
.....	.....	.....	.....	150 00	511 50	36
.....	.....	.....	.....	.....	.....	37
140 21	479 31	.....	732 90	1 51	6,027 15	38
26 78	.....	157 62	183 59	0 62	1,978 08	39
.....	.....	.....	.....	.....	.....	40
.....	.....	.....	64 77	.....	1,014 34	41
10 16	9,601 93	.....	.....	.....	9,618 67	42
19 49	2 58	.....	221 11	0 12	1,275 59	43
48 80	790 65	.....	544 45	0 30	5,256 48	44
.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	46
3 74	.....	.....	47 86	3 85	467 82	47
21 99	.....	214 77	210 25	0 56	2,540 90	48
.....	.....	.....	.....	.....	.....	49
.....	.....	.....	.....	.....	.....	50
39 19	17 48	76 57	101 86	0 38	909 89	51
.....	.....	.....	.....	.....	.....	52
.....	.....	.....	.....	.....	.....	53
82 40	.....	6 90	1,128 39	0 78	6,431 91	54
1,681 22	9,476 36	.....	7,959 82	6 29	61,689 74	55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	56
1 04	.....	3 70	11 81	.....	115 83	57
1,100 48	.....	.....	2,560 49	167 09	26,009 21	58

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

	68	69	70	71
		Dépenses		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Surintendance	Agences de l'extérieur.	Publicité.
		$ c.	$ c.	$ c.
59	Québec et Lac St-Jean	5,900 66	1,519 35	2,164 30
60	Québec Railway Light and Power Co	292 67	349 49	542 39
61	Québec, Montreal and Southern	3,384 48	260 52	243 01
62	Québec Oriental	.....	.....	.....
63	Red Mountain	129 85	332 66	1 76
64	Rutland et Noyan	135 85	106 69	64 19
65	Salisbury et Albert	.....	.....	3 00
66	Schomberg et Aurora	.....	.....	.....
67	Stanstead, Shefford et Chambly	382 15	891 22	160 34
68	Tunnel St-Clair	.....	.....	.....
69	St-Laurent et Adirondack	1,092 65	3,534 00	975 85
70	St-Martins	.....	.....	131 64
71	Sydney and Louisburg	239 00	.....	233 69
72	Témiscouata	2,151 49	.....	1,037 28
73	Temiskaming et Northern Ontario	9,075 01	67 90	5,215 82
74	Mille Iles	249 51	.....	.....
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	9,438 51	1,317 22	1,852 68
76	Vancouver, Victoria and Eastern	2,400 83	6,530 09	2,742 44
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	65 54	.....	6 19
78	Victoria and Sidney, C.-B	877 33	.....	81 59
79	Wabash (Canada)	18,021 22	40,221 43	6,893 53
80	York et Carleton	.....	.....	.....
	Total final	946,707 54	2,237,388 49	821,328 74

pour l'année finissant le 30 juin 1911—*Suite.*

72	73	74	75	77	79	
DU TRAFIC.						
Associations du trafic.	Marchandises, grande vitesse.	Agences industrielles et d'immigration.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Total des dépenses du trafic.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
93 99	....	....	850 63	....	10,528 93	59
45 96	42 10	....	62 45	108 34	1,443 40	60
80 57	....	....	681 75	38 40	4,688 73	61
....	....	....	....	....	....	62
12 79	....	71 57	66 96	0 30	615 89	63
4 52	63 73	0 06	48 26	4 18	427 48	64
....	....	....	....	....	3 00	65
....	....	....	....	....	....	66
19 49	214 75	....	225 82	0 12	1,893 89	67
....	....	....	....	....	....	68
....	289 60	371 26	190 88	2 93	6,457 17	69
....	....	....	....	102 20	233 84	70
38 69	....	....	3 25	....	514 63	71
84 63	....	....	251 98	....	3,525 38	72
20 00	....	....	943 54	1,730 58	17,052 85	73
....	....	....	5 48	13 82	268 81	74
336 31	1,592 33	....	1,178 77	....	15,715 82	75
158 68	....	1,138 35	1,260 47	3 85	14,234 71	76
....	....	....	....	....	71 73	77
....	....	....	....	....	958 92	78
1,994 96	11,945 44	....	8,542 73	9 66	87,628 97	79
....	....	....	....	....	....	80
100,723 48	207,842 69	109,000 33	397,325 63	11,427 60	4,831,744 50	

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	81	82	83	84	85
		GESTIONS DES			
	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Mouvement des trains.	Employés de gares.	Associations de pesage et de service des wagons.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway & Irrigation Co.	2,495 66	1,943 40	11,404 95	...
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	7,689 75	771 35	13,694 07	298 73
3	Atlantic, Quebec & Western	...	...	2,650 92	...
4	Algoma Oriental	2,232 86	...	520 00	...
5	Baie de Quinté	1,085 40	734 95	9,069 46	...
6	Bedlington & Nelson	71 75	21 92	...	...
7	Brandon. Saskatchewan et Baie-d'Hudson	1,071 00	512 54	7,613 90	49 66
8	Yukon Britannique	2,303 23	1,680 22	13,586 83	...
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	644 50	...	2,925 96	...
10	Canada Méridional	63,966 60	15,618 06	198,219 14	644 80
11	Chemin de fer du gouv. canadien (Intercolonial)	80,527 31	159,167 64	675,899 96	1,637 99
12	" " " " (Ile P.-E.)	5,936 56	2,611 69	48,892 97	...
13	Canadian Northern	142,995 32	57,541 08	797,731 43	4,755 32
14	Canadian Northern, Ontario	11,988 57	3,124 30	29,458 01	88 62
15	Canadian Northern, Québec	12,024 38	3,650 70	74,182 19	328 42
16	Pacifique-Canadien	779,816 11	452,237 66	4,715,407 41	12,004 46
17	Cape-Breton	287 13	...	1,028 70	...
18	Caraquet	...	...	3,358 21	...
19	Carilloet n Grenville	560 00	...	200 00	...
20	Central Ontario	1,250 00	840 00	11,990 26	119 87
21	Crowsnest Southern	2,019 69	867 76	6,037 70	292 25
22	Cumberland Railway & Coal Co	1,489 70	413 30	3,711 18	305 34
23	Dominion Atlantique	4,068 74	2,159 06	44,377 90	...
24	Elgin & Havelock	...	...	408 00	...
25	Colombie-Britannique Orietale	2,044 31	...	1,491 35	58 90
26	Grand-Tronc	198,699 32	99,946 61	2,027,929 12	8,979 67
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	26,176 99	10,305 21	162,273 61	757 10
28	Halifax et Sud-Ouest	7,891 59	1,614 32	16,627 95	...
29	Hereford	832 69	287 59	5,456 62	...
30	Inverness Railway and Coal Co	190 97	420 00	5,442 01	...
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	1,203 00	...	2,013 40	...
32	Kaslo & Slocan	1,399 96	...	842 00	...
33	Kent Northern	...	...	1,100 00	...
34	Vallée Kettle	112 40	...	72 35	...
35	Kingston & Pembroke	1,632 22	1,161 87	12,657 58	95 75
36	Klondike Mines	...	...	2,446 25	...
37	Lotbiniere & Megantic	...	...	1,024 78	...
38	London & Port Stanley	1,160 86	963 61	12,337 10	96 51
39	Manitoba Great Northern	793 03	282 34	5,212 03	58 72
40	Maritime Coal, Railway & Power Co	...	700 00	1,060 83	...
41	Vallée de Massawippi	725 28	...	21,393 85	...
42	Montreal et Atlantique	7,030 58	6,324 49	47,333 25	391 33
43	Montreal & Province Line	650 64	526 46	4,569 76	10
44	Montreal & Vermont Junction	1,271 02	732 36	3,558 76	25
45	Morrisey, Fernie & Michel	1,998 35	...	1,511 30	...
46	Moncton & Buctouche	...	...	660 00	...
47	Napierville Junction	104 63	207 41	2,362 69	...
48	Nelson & Fort Sheppard	1,591 74	705 53	4,433 69	56 38
49	New Brunswick Coal & Railway Co	...	...	2,461 00	2,573 73
50	New Brunswick & P.E. Island	100 00	...	810 25	...
51	New Westminster Southern	423 20	142 16	...	26 87
52	North Shore Railway Co	300 00	...	...	...
53	Nova Scotia Steel & Coal Co	...	...	900 00	...
54	Ottawa & New York	1,942 51	1,183 85	12,814 02	60 86
55	Père Marquette	16,546 28	7,279 45	84,859 14	1,222 86
56	Phillipsburg Railway & Quarry Co	...	...	...	...
57	Princeton-Embranch. de la Washington Co	160 35	83 99	...	...
58	Québec Central	6,435 17	5,575 97	66,676 90	606 34

pour l'année expirée le 30 j uin 1911—*Suite.*

87	88	89	90	91	92	93	
TRANSPORTS—*Suite.*							
Quais à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses de stations.	Chefs de gares et leurs commis.	Conducteurs et serre-frein.	Aiguilleurs et signaleurs.	Fournitures et dépenses, cours de gares.	Mécaniciens, cours de gares.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	3,815 36	...	2,778 59	...	...	2,434 87	1
32,470 34	467 00	212 06	19,506 81	331 09	158 18	16,783 97	2
...	700 12	...	...	...	...	...	3
...	...	...	...	...	...	...	4
3,850 66	2,103 19	636 25	...	163 50	14 41	...	5
...	...	...	...	...	...	...	6
...	1,618 61	...	...	...	...	...	7
...	1,193 13	...	528 84	...	...	437 65	8
...	373 57	...	...	...	...	...	9
...	15,146 73	61,832 05	170,059 79	21,488 33	3,075 60	84,544 13	10
...	96,243 83	37,072 36	148,425 01	13,647 34	20,729 25	128,265 11	11
...	4,940 67	2,245 40	2,238 52	...	53 61	5,031 87	12
...	64,423 19	45,709 26	181,422 47	2,406 03	1,861 24	121,564 92	13
4,207 04	3,454 97	...	7,673 65	69 48	...	4,468 63	14
7 25	6,296 85	1,092 68	14,762 65	908 75	835 56	10,393 48	15
...	435,910 24	203,156 50	1,324,217 46	78,290 57	21,086 81	844,854 45	16
...	...	...	...	...	...	...	17
...	325 00	...	...	...	...	...	18
...	...	...	...	...	...	...	19
...	1,268 44	...	2,089 45	...	...	868 50	20
...	430 01	...	...	...	...	...	21
...	77 83	204 06	...	...	...	...	22
...	4,676 74	1,853 69	...	...	3 00	5,075 48	23
...	...	...	...	...	...	...	23
...	1 38	...	...	...	...	...	25
7 05	234,666 81	113,591 90	556,948 30	82,672 01	10,794 21	339,611 11	26
...	16,931 87	10,422 37	34,968 86	4,437 67	286 56	21,959 97	27
228 26	3,193 80	...	1,378 48	...	37 31	1,212 75	28
...	470 45	...	397 10	4 33	44	1,781 93	29
...	765 03	...	2,051 09	...	31 90	1,815 75	30
...	116 45	...	...	...	...	...	31
...	50 56	...	...	...	...	...	32
...	...	...	...	...	...	...	33
...	16 85	...	...	...	...	...	34
...	1,250 77	...	1,297 36	...	...	1,393 31	35
...	221 15	...	...	...	...	...	36
...	73 21	...	...	...	...	...	37
...	628 20	2,027 88	11,213 66	202 63	83 77	6,049 85	38
...	718 20	...	...	...	...	...	39
...	11 06	...	...	...	...	...	40
...	996 36	...	2,010 32	...	...	2,234 59	41
...	7,675 98	1,692 16	8,095 83	224 28	71 27	4,981 53	42
...	845 91	...	...	...	...	...	43
...	600 60	35 84	...	...	...	...	44
...	122 67	...	11,869 71	...	159 37	...	45
...	...	...	...	...	...	...	46
...	496 89	...	...	...	...	...	47
...	697 79	...	...	...	...	...	48
...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	...	...	...	50
...	24 74	...	...	...	...	...	51
...	...	...	...	...	...	...	52
...	173 45	...	...	...	...	...	53
...	12,567 01	...	...	...	...	...	54
...	6,985 96	4,112 92	24,651 04	776 18	289 97	15,476 25	55
...	...	...	...	...	...	...	56
...	...	...	...	...	...	...	57
...	7,755 28	...	...	...	...	...	58

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

	81	82	83	84	85
		Gestion des			
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Mouvement des trains.	Employés de gares.	Associations de pesage et de service des wagons.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
59	Québec et Lac St-Jean	9,454 32	3,828 46	28,611 12	174 44
60	Quebec Railway, Light and Power Co	590 16	733 81	4,322 93	87 61
61	Quebec, Montreal & Southern	1,196 35	1,972 35	22,029 11	....
62	Quebec Oriental	....	....	5,246 10	....
63	Red Mountain	447 16	164 08	3,613 59	51 49
64	Rutland & Noyan	151 15	52 71	600 96	....
65	Salisbury & Albert	....	....	1,245 00	....
66	Schomberg & Aurora	....	....	....	....
67	Stanstead, Shefford & Chambly	754 18	244 08	7,844 33	10
68	Tunnel St-Clair	....	7,257 73	....	....
69	St. Lawrence & Adirondack	2,604 22	1,375 84	9,844 99	72 59
70	St. Martins	....	....	211 72	....
71	Sydney & Louisburg	7,918 67	1,335 44	22,419 61	4,002 32
72	Témiscouata	4,990 54	1,405 00	9,787 95	92 44
73	Temiskaming & Northern Ontario	10,221 96	8,821 23	74,526 59	237 46
74	Mille Iles	600 70	....	4,306 70	....
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	15,443 62	7,130 00	88,614 31	228 28
76	Vancouver, Victoria & Eastern	7,052 88	2,852 88	45,681 53	1,126 49
77	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	27 55	....	277 04	3 09
78	Victoria & Sidney, C.-B	370 90	....	4,134 81	46 94
79	Wabash (en Canada)	16,714 76	....	21,491 22	4,482 94
80	York & Carleton	....	....	....	....
	Final total	1,484,480 47	879,512 46	9,539,510 35	46,117 02

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

87	88	89	90	91	92	93	
TRANSPORTS—*Suite.*							
Quais à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses de stations.	Chefs de gares et leurs commis.	Conducteurs et serre-freins, serv. des gares.	Aiguilleurs et signaleurs, service des gares.	Fournitures et dépenses, parcs de gares.	Mécaniciens, parcs et gares.	No.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
10 00	3,543 82	58 44	2,359 29	....	300 37	2,245 18	59
....	1,030 09	178 35	546 92	667 09	1 42	1,333 09	60
....	4,156 96	....	....	60 00	....	973 06	61
....	763 23	....	....	....	....	....	62
....	481 24	....	....	....	....	....	63
....	147 82	....	....	....	....	....	64
....	23 39	....	....	....	....	....	65
....	59 00	....	....	956 80	....	....	66
....	953 27	....	....	386 28	....	....	67
....	....	610 50	1,479 03	....	....	....	68
....	4,491 66	....	....	....	....	....	69
....	24 73	....	....	....	....	....	70
....	851 81	3,477 05	36,157 42	1,537 56	....	....	71
....	966 52	....	....	....	....	....	72
15 00	9,367 04	2,360 35	14,283 64	1,198 06	278 48	8,506 77	73
....	923 81	....	....	....	....	....	74
....	5,145 94	6,261 00	38,707 36	1,653 22	120 41	24,952 35	75
....	5,346 73	727 62	5,869 35	255 45	58 12	3,694 76	76
....	91 98	....	....	....	....	....	77
....	1,286 58	....	....	....	....	....	78
....	1,197 03	....	2,578 87	....	....	1,944 33	79
....	....	....	....	....	....	....	80
40,795 60	982,376 56	499,570 69	2,630,566 87	212,336 65	60,331 26	1,664,889 64	

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	94	95	96	97	98
					GESTION DES
	Nom du chemin de fer	Dépenses, remises à locomotives—Gares.	Combustibles pour locomotives de gares.	Eau pour locomotives de gares.	Huile pour locomotives de gares.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway et Irrigation Co	538 49	3,493 00	395 03	95 91
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	2,123 61	14,500 75	329 27	524 83
3	Atlantic, Quebec and Western				
4	Algoma Eastern				
5	Baie de Quinté				
6	Bedlington et Nelson				
7	Brandon, Saskatchew et Baie-d'Hudson				
8	Yukon Britannique		475 26		13 65
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest				
10	Canada Méridional	28,417 81	113,671 61	6,718 27	2,265 55
11	Che. de fer du Gouv. Canadien (Intercolonial)	31,296 77	176,082 11	10,420 40	3,320 78
12	" " " (Ile P.-E.)	1,114 42	3,336 87	57 50	125 45
13	Canadian Northern	30,318 32	154,841 03	10,233 06	4,089 67
14	" " Ontario	2,081 02	8,618 07	45 51	401 96
15	" " Quebec		26,013 85	594 00	372 44
16	Pacifique Canadien	295,709 39	936,756 61	47,673 31	14,085 98
17	Cap-Breton				
18	Caraquet		125 00	264 00	55 00
19	Carillon and Grenville				
20	Central Ontario		1,412 94	134 35	123 86
21	Crowsnest Southern				
22	Cumberland Ry. and Coal Co				
23	Dominion Atlantic	324 21	10,664 16	125 52	206 00
24	Elgin and Havelock	441 51			
25	Colombie-Britannique Orientale				
26	Grand Tronc	61,463 84	422,949 33	17,412 31	6,750 04
27	" (Canada Atlantique)	5,197,71	30,789 60	1,672 38	703 87
28	Halifax et Sud-Ouest	127 27	1,742 58	20 00	38 36
29	Hereford	576 41	2,682 51	140 14	19 76
30	Inverness Railway and Coal Co	566 40	2,734 69	19 67	109 88
31	Irondale, Bancroft and Ottawa				
32	Kaslo and Slocan				
33	Kent Northern				
34	Vallée Kettle				
35	Kingston et Pembroke		1,184 70		39 61
36	Klondike Mines				
37	Lotbinière et Mégantic				
38	London and Port Stanley	2,160 29	3,816 10	163 05	54 23
39	Manitoba Great Northern				
40	Maritime Coal Railway and Power Co				
41	Vallée de Massawippi		3,777 96	64 76	42 75
42	Montréal et Atlantique	1,094 06	6,271 50	209 06	127 93
43	Montréal et Province, Ligne de la				
44	Montréal et Vermont Junction				
45	Morrissey, Fernie et Michel	294 21			
46	Moncton et Bouctouche				
47	Napierville Junction	144 67	2,513 82	9 87	21 41
48	Nelson et Fort Sheppard				
49	New Brunswick Coal and Railway Co				
50	New Brunswick and P. E. Island				
51	New Westminster Southern				
52	North Shore Railway Co				
53	Nova Scotia Steel and Coal Co				
54	Ottawa et New York				
55	Père Marquette	6,697 74	32,738 66	1,230 06	455 01
56	Phillipsburg Ry. and Quarry Co				
57	Embranch. de Washington Co				
58	Québec Central				

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

TRANSPORTS—*Suite.*

99	199	101	102	103	104	
Autres fournitures pour locomotives.	Opération des chantiers communs et terminus. Dt.	Opération des chantiers communs et terminus. Av.	Mécaniciens.	Mécaniciens de routes.	Dépenses de remises à locomotives de routes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
20 22	7,013 81			16,017 84	4,274 78	1
116 84				7,823 62	2,199 13	2
				1,549 05	500 46	3
	999 96			3,795 57	1,283 87	4
				7,312 79	44 69	5
				168 12	33 67	6
				5,969 15	1,677 23	7
4 63				3,992 09	3,230 60	8
				3,030 30	1,465 80	9
2,572 65	383,513 99	12,000 70	10,685 97	317,428 11	85,987 88	10
2,066 48	106,119 60	85,741 27		533,373 13	260,181 31	11
97 33				23,834 09	10,880 20	12
4,841 90	22,742 25	8,558 00		740,130 38	330,823 01	13
36 73				32,610 17	12,741 96	14
298 79	8,450 57	555 96		56,473 06	14,654 17	15
22,819 88	271,409 40	169,453 79		3,808,957 36	1,190,263 40	16
				2,105 80		17
				1,440 00	825 00	18
				272 00		19
				9,215 95	4,218 87	20
				12,878 67	1,331 83	21
				6,135 80	854 10	22
54 02	1,970 50	549 90		30,443 68	16,034 21	23
				481 57		24
				2,212 80	1,178 55	25
9,813 17	22,883 30	461,616 68		1,302,041 32	247,472 18	26
1,112 30	3,599 60	7,184 88		97,077 62	24,367 03	27
	16,569 50			24,286 41	5,856 51	28
27 50	1,325 09	1,274 55		5,141 88	2,444 93	29
50 21				6,306 76	2,061 87	30
				1,077 03	578 94	31
				358 26	36 70	32
						33
				254 30	60 74	34
26 82	3,405 31			8,314 74	4,235 00	35
				2,345 35	796 36	36
				1,319 82	477 53	37
23 00				8,717 16	3,879 95	38
	1,483 38			3,447 15	719 25	39
				5,056 96	1,251 37	40
				18,804 16	3,637 04	41
143 91	41,706 92	110 43		53,796 10	14,262 27	42
	206 22	2 25		4,467 22	1,064 02	43
		6 75		6,775 36	92 49	44
				7,766 20		45
				1,788 43		46
4 97	332 42	295 04		1,835 03	637 03	47
	7,525 97	470 22		4,661 66	902 77	48
				5,158 29		49
				2,245 94		50
				3,570 34	481 12	51
				1,060 50		52
				1,602 50		53
	3,268 27	352 13		7,809 54	1,838 12	54
198 64	41,294 53			93,184 79	15,368 21	55
						56
				1,895 58	838 08	57
				52,612 05	9,813 49	58

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	94	95	96	97	98
		GESTION DES			
	Nom du chemin de fer.	Dépenses, remises à locomotives.	Combustible pour locomotives.	Eau pour locomotives.	Huile, etc., pour locomotives.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
59	Québec et Lac Saint-Jean	....	4,772 75	335 65	46 76
60	Québec Ry. Light and Power Co	251 60	1,785 05	14 85	40 20
61	Québec, Montreal and Southern	760 95	9,064 24	297 52	164 57
62	Québec Oriental	....	....	....	....
63	Red Mountain	....	....	....	....
64	Rutland and Noyan	....	94 92	6 55	3 38
65	Salisbury and Albert	....	....	....	....
66	Schomberg and Aurora	....	....	....	....
67	Stanstead, Shefford and Chambly	....	....	12 00	....
68	Tunnel Saint-Clair	....	....	....	....
69	St. Lawrence and Adirondack	....	....	....	....
70	St. Martins	....	....	....	....
71	Sydney and Louisburg	....	....	....	....
72	Témiscouata	....	....	....	....
73	Temiskaming and Northern Ontario	4,389 76	17,962 85	1,072 09	331 87
74	Mille Iles	....	....	....	....
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	2,920 80	27,492 50	1,180 92	443 15
76	Vancouver, Victoria and Eastern	779 48	7,439 14	144 84	98 63
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	....	....	....	....
78	Victoria and Sydney, B.C	....	....	....	....
79	Wabash (Canada)	....	4,860 37	Cr. 3 33	1 02
80	York and Carleton	....	....	....	....
	Total final	479,790 74	2,034,664 63	100,992 61	35,173 51

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

TRANSPORTS—*Suite.*

99	100	101	102	104	105	
Autres fournitures pour locomotives de gares.	Mise en activité de parcs communs et terminus. Dt	Mise en activité de parcs communs et terminus. Av.	Mécaniciens.	Mécaniciens de routes.	Dépenses de remises à locomotives de routes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
92 13	....	2,197 22	....	35,689 85	16,031 66	59
16 77	24 91	....	....	2,493 50	244 98	60
85 79	1,403 65	794 50	....	13,360 14	5,125 84	61
....	....	....	....	4,763 23	1,942 00	62
....	....	....	....	2,079 55	452 98	63
....	....	....	....	684 00	283 36	64
....	....	....	....	2,320 35	182 47	65
....	....	....	....	....	....	66
....	265 01	....	....	4,762 60	1,124 97	67
....	....	....	....	12,451 27	....	68
....	76,115 98	240 00	....	21,900 49	3,217 34	69
....	....	....	....	900 96	321 87	70
....	....	....	....	38,657 77	9,351 05	71
....	....	....	....	7,949 90	....	72
149 32	27,576 72	4 00	....	51,966 06	15,184 09	73
....	....	....	....	2,948 13	....	74
254 64	6,858 04	70,421 71	....	40,447 25	13,005 02	75
50 60	....	....	....	38,893 74	7,668 20	76
....	....	....	....	170 24	41 02	77
....	....	....	....	2,541 48	608 27	78
0 52	286,639 40	122 94	....	100,894 07	20,473 95	79
....	....	....	....	1,101 00	....	80
44,979 76	1,344,704 30	821,952 92	10,685 97	7,749,405 13	2,383,116 79	

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

	107	108	109	110	111
		Gestion des			
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Combustible pour locomotives de route.	Eeau pour locomotives de route.	Huile pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. et Irrigation Co	28,118 52	3,196 17	1,356 05	255 96
2	Algoma Central et Hudson Bay	14,489 25	645 39	338 23	90 70
3	Atlantic, Quebec et Western	766 72	450 34	307 69	28 84
4	Algoma Eastern	12,021 65	287 70	154 16	84 54
5	Baie de Quinté	37,270 74	250 30	195 37	995 06
6	Bedlington et Nelson	248 33	....	5 55	3 90
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	9,900 45	820 03	103 02	313 03
8	Yukon Britannique	7,284 78	666 80	160 42	64 20
9	Brockville, Westport and Northwestern	6,299 96	193 87	219 01	25 82
10	Canada Southern	678,034 80	33,278 84	14,532 05	7,829 93
11	Chemin de fer du Gt. Canadien (Intercolonial)	1,614,313 46	53,460 91	29,863 68	15,611 11
12	Chemin de fer du Gt. "Ile P.-E'."	41,153 42	1,760 61	1,062 34	923 35
13	Canadian Northern	1,728,170 24	104,513 25	42,504 94	49,440 03
14	Canadian Northern, Ontario	85,922 60	4,142 94	2,815 83	687 58
15	Canadian Northern, Quebec	208,345 02	6,191 53	2,631 93	2,208 92
16	Pacifique-Canadien	8,024,774 84	444,914 03	131,860 86	171,149 85
17	Cape-Breton	2,246 81	....	240 56	....
18	Caraquet	8,447 78	....	678 36	125 00
19	Carillon et Grenville	490 50	....	50 35	67 15
20	Ontario Central	39,335 95	1,149 25	662 55	....
21	Crowsnest Southern	23,916 59	1,039 32	334 22	240 12
22	Cumberland Ry and Coal Co	5,512 47	79 50	429 22	....
23	Dominion Atlantique	73,689 79	1,868 70	1,430 28	473 17
24	Elgin et Havelock	1,501 64	....	125 68	95 93
25	Colombie-Britannique Orientale	1,122 87	1 00	142 77	75 44
26	Grand-Tronc	3,412,530 46	123,647 10	35,576 96	56,349 40
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	285,859 30	11,928 93	3,161 27	6,291 42
28	Halifax et Sud-Ouest	73,110 40	2,293 98	1,341 19	586 71
29	Hereford	11,124 30	565 84	95 24	149 53
30	Inverness Ry. and Coal Co	15,601 68	302 48	513 35	321 43
31	Irondale, Bancroft and Ottawa	4,580 87	8 67	154 21	32 94
32	Kaslo and Slocan	284 50	50 00	10 97	9 08
33	Kent Northern	3,000 00	100 00	200 00	100 00
34	Vallée Kettle	589 97	43 20	17 66	15 00
35	Kingston et Pembroke	22,421 59	852 80	365 02	388 04
36	Klondike Mines	59,919 65	154 70	120 90	231 60
37	Lotbiniere and Megantic	3,760 92	23 40	148 66	44 67
38	London and Port Stanley	22,101 95	943 49	350 30	298 01
39	Manitoba Great Northern	5,671 55	234 91	57 64	59 30
40	Maritime Coal Ry. and Power Co	8,291 78	1,204 79	675 90	370 31
41	Vallée de Massawippi	31,599 88	544 54	368 97	222 86
42	Montreal and Atlantic	124,555 68	2,184 30	1,716 55	1,823 27
43	Montreal and Province Line	14,068 61	857 89	176 51	150 27
44	Montreal and Vermont Junction	18,021 09	1,075 50	173 40	93 34
45	Morrissey, Fernie and Michel	10,366 03	318 00	....	998 92
46	Moncton and Buctouche	3 439 58	....	223 61	48 03
47	Napierville Junction	9,878 77	538 32	92 07	19 83
48	Nelson and Fort Sheppard	11,611 34	414 53	167 10	317 52
49	New Brunswick Coal and Ry. Co	10,870 60	344 87	576 30	252 41
50	New Brunswick and P. E. Island	4,644 84	50 00	139 80	....
51	New Westminster Southern	3,254 67	....	39 48	37 26
52	North Shore Ry. Co	828 00	....	91 00	....
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	1,489 55	....	....	152 95
54	Ottawa and New York	17,247 67	1,164 88	737 25	68 35
55	Père Marquette	240,721 05	8,570 93	3,739 42	3,194 22

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

TRANSPORTS—*Suite.*

112	113	114	115	116	117	118	119	
Fonctionnement des usines de force motrice	Achat d'énergie.	Employés de routes.	Fournitures des trains et dépenses.	Signaux interlocking blocks, et autres—Fonctionnement.	Signaleurs aux passages, et gardes-barrières.	Ponts tournants.	Enlèvement des obstacles.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	...	16,673 29	1,129 01	...	...	...	1,503 19	1
...	...	9,510 01	2,123 32	...	...	...	828 91	2
...	...	1,408 98	728 71	...	...	...	...	3
...	...	4,610 39	160 93	...	...	...	37 65	4
...	...	8,121 50	1,340 95	1,895 66	...	...	136 93	5
...	...	221 53	...	...	...	...	191 72	6
...	...	6,429 91	2,056 13	2,148 19	14 34	...	104 82	7
...	...	4,866 79	541 09	...	...	...	70 08	8
...	...	3,427 88	641 91	...	...	...	...	9
3,640 44	15,003 18	338,568 27	93,847 14	42,077 64	7,567 85	3,438 26	4,416 79	10
...	...	699,036 59	187,037 92	11,676 31	12,088 79	3,367 20	19,680 36	11
...	...	33,406 06	6,537 75	7 98	...	650 59	194 00	12
...	...	705,461 60	263,978 69	26,623 85	3,679 09	655 25	62,566 46	13
...	...	33,499 99	15,921 86	4,033 86	613 02	924 73	4,674 01	14
...	...	49,968 20	15,664 73	9,901 38	3,464 46	265 21	2,433 17	15
...	...	4,046,485 95	1,498,680 47	45,660 93	35,221 92	8,708 41	178,763 58	16
...	...	1,397 20	19 91	...	...	...	...	17
...	...	3,348 25	1,075 00	...	...	...	...	18
...	...	248 00	...	...	...	...	...	19
...	...	10,582 10	1,163 09	...	1,813 82	...	104 68	20
...	...	12,228 37	3,356 69	310 91	...	...	602 55	21
...	...	7,664 17	212 58	...	...	...	...	22
...	...	39,367 52	11,469 97	136 09	...	1,589 26	198 12	23
...	...	1,389 33	...	...	...	...	30 44	24
...	...	2,646 61	54 86	...	...	...	151 49	25
...	...	1,423,871 13	360,703 70	19,911 76	70,175 21	70,743 95	39,583 33	26
...	...	108,433 12	30,730 06	1,787 44	2,953 69	5,028 24	3,560 93	27
...	...	22,967 11	7,308 98	11 32	156 50	163 15	1,519 43	28
...	...	7,685 95	882 20	22 13	...	...	269 98	29
...	...	7,237 52	2,281 30	...	...	...	402 20	30
...	...	1,144 91	182 22	...	...	...	...	31
...	...	232 05	...	...	...	...	...	32
...	...	...	...	...	...	...	...	33
...	...	309 65	109 26	95 53	...	...	...	34
...	...	9,679 13	1,931 24	807 72	110 88	...	255 51	35
...	...	2,934 50	280 26	...	...	...	...	36
...	...	1,865 50	29 47	...	...	...	...	37
...	...	8,952 33	784 32	...	689 84	...	165 73	38
...	...	4,026 05	1,331 24	7,824 54	...	...	45 71	39
...	...	4,912 95	163 87	...	...	...	...	40
...	...	18,092 86	2,101 19	113 99	...	...	41 86	41
...	...	57,416 14	9,280 42	2,355 86	430 63	...	1,309 57	42
...	...	4,585 18	1,870 47	...	...	315 00	234 16	43
...	...	4,008 88	1,789 24	...	...	...	33 62	44
...	...	...	1,439 93	1,629 50	...	...	...	45
...	...	1,608 52	16 32	...	...	...	...	46
...	...	2,094 76	384 73	987 22	...	...	142 15	47
...	...	4,487 38	1,767 82	...	...	...	312 09	48
...	...	5,231 07	...	...	...	...	5 75	49
...	...	2,128 33	456 91	...	...	120 00	...	50
...	...	2,708 63	588 48	...	...	...	56 10	51
...	...	...	...	...	...	...	...	52
...	...	1,508 83	93 48	...	...	...	...	53
...	...	8,980 79	1,329 71	3,520 42	...	574 30	57 68	54
...	...	112,891 32	28,771 08	4,233 67	1,068 23	376 96	1,132 97	55

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

	107	108	109	110	111
					GESTION
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Combustible pour locomotives de route.	Eau pour locomotives de route.	Huile pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
56	Phillipsburg, Ry. and Quarry Co	....	....	....	....
57	Princeton, Embranc. de Washington Co	2,195 56	....	15 05	19 95
58	Québec Central	163,890 97	....	4,079 00	307 98
59	Québec, Lac St-Jean	136,299 00	4,845 00	1,951 69	1,644 39
60	Québec Ry. Light and Power Co	5,930 99	74 09	147 71	97 65
61	Québec, Montréal et Méridional	48,254 00	3,610 92	968 27	562 60
62	Québec Oriental	17,631 51	37 58	796 03	66 74
63	Red Mountain	4,371 00	268 82	31 24	32 06
64	Rutland et Noyan	1,091 58	55 42	43 39	....
65	Salisbury et Albert	5,319 38	....	137 68	43 98
66	Schomberg et Aurora	3,081 55	....	166 70	9 90
67	Stanstead, Shefford et Chambly	13,888,27	570 09	171 66	153 80
68	Tunnel de St-Clair	....	....	....	20,281 36
69	St-Laurent et Adirondack	77,185 37	1,060 47	1,100 11	540 46
70	St. Martins	1,873 05	....	56 53	36 12
71	Sydney et Louisburg	39 560 96	414 28	4,017 75	450 58
72	Témiscouata	25,924 48	904 37	430 28	199 68
73	Temiskaming et Northern Ontario	159,739 74	9,736 99	2,062 49	1,010 31
74	Mille Iles	6,676 42	....	87 18	135 56
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	99,398 74	5,169 97	1,797 17	1,150 56
76	Vancouver, Victoria et Eastern	69,707 53	4,314 83	1,106 21	759 22
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	307 45	12 16	13 15	2 66
78	Victoria et Sidney, C.-B	4,499 17	180 74	196 34	36 72
79	Wabash, (Canada)	222,416 29	10,488 27	4,272 15	3,917 03
80	York and Carleton	468 75	....	57 00	....
	Total final	18,147,438 22	859,072 53	306,940 63	354,875 66

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

TRANSPORTS—*Suite.*

112	113	114	115	116	117	118	119	
Fonctionnement des usines de force motrice.	Achat d'énergie.	Employés de routes.	Fournitures des trains et dépenses	Signaux interlock. blocks et autres—Fonctionnement.	Signaleurs aux passages et gardes-barrières.	Ponts tournants.	Enlèvement des obstacles.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
								56
		1,283 48	348 56					57
		50,628 35	10,710 65				780 54	58
		34,159 36	9,695 10	Cr 3 75	982 43	618 39	1,009 47	59
		3,874 91	662 29			132 36	11 36	60
		13,757 83	9,508 70	2,597 04		525 90	1,647 54	61
		5,350 07	500 90				22 75	62
		2,554 83	378 32				4 35	63
		766 12	211 50	1,095 50			20 07	64
		1,731 55	20 56					65
		2,632 21	749 26					66
		3,738 39	1,767 24			960 00	528 05	67
		10,886 38						68
		29,812 76	4,737 90	1,665 24	21 75	—	389 45	69
		1,565 15	206 71					70
			419 81		90 00		175 91	71
		9,715 79	1,606 58				866 17	72
25 33		58,226 74	16,764 77				2,579 44	73
		1,183 70	352 29				3 15	74
		48,360 65	19,152 20	2,046 01	4,285 91		708 99	75
		40,613 72	9,916 33	1,720 98	732 33	2,560 31	3,985 30	76
		154 52	32 19				1 31	77
		2,290 94	460 48				19 07	78
		111,634,06	35,876 68				2,418 23	79
		600 00	6 00					80
3,665 77	15,003 18	8,306,084 59	2,688,435 63	196,894 92	146,160 69	101,717 47	340,988 87	

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	120	121	122	123	124	126	127	128	129	130	131
		Frais de transport—*Suite.*									
	Nom du chemin de fer.	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Mise en activité du système maritime.	Service des messageries.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Pertes et dommages—Marchandises.	Pertes et dommages—Bagages.	Dommages aux propriétés	Dommages au matériel sur droit de passage.	Accidents subis par les personnes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway & Irrigation Co.	1,943 35		1,319 06	3,310 50	127 02	816 65			95 00	
2	Algoma Central & Hudson Bay	1,649 48			913 18	5,291 47	47 94		357 28	0 70	15 21
3	Atlantic, Quebec & Western				30 00	37 00	8 34			8 00	
4	Algoma Eastern	5 23			155 89	2,622 25	15 85				240 67
5	Baie de Quinté	111 79			776 63	9,321 58				45 00	5 00
6	Bedlington & Nelson	0 09					7 17				6 25
7	Brandon, Saskatchewan & Baie d'Hudson	138 29			257 04	221 38	343 25	Cr. 4 67	108 54	684 86	315 00
8	Yukon Britannique	1,512 00			484 19	1,431 09	38 29				38 40
9	Brockville, Westport & North Western				237 08		48 48			13 00	
10	Canada Southern	24,829 25	41,039 87		29,862 39	1,831 30	57,003 33	809 00	1,461 32	1,458 33	22,089 54
11	Chemin de fer du gouv. can. (Intercol.)	11,741 97	47,930 96		57,108 50	25,289 46	40,590 70	542 66	27,481 62	4,032 67	17,751 03
12	" " (Ile-du-P.-E.	8,002 86	150 47		5,387 84	13 00	527 92	0 50	72 68	5 00	8 52
13	Canadian Northern	Cr. 9 00			58,217 92	2,389 42	43,979 36	571 36	23,052 55	9,724 44	33,666 38
14	Canadian Northern, Ontario		5 04		4,142 42	144 00	297 57	178 18	207 20	373 80	757 94
15	Canadian Northern, Quebec	1 77			7,707 17	1,564 75	3,484 74	154 43	1,167 31	1,388 73	3,630 12
16	Pacifique Canadien	147,699 57	54,253 22		268,641 46	67,035 75	656,455 11	10,413 66	105,163 56	25,567 80	313,667 61
17	Cap-Breton					18 67	14 78			16 50	
18	Caraquet				173 15	3,183 23	145 35			77 00	
19	Carillon & Grenville										
20	Central Ontario				424 85		253 87		30 08	42 00	1,432 65
21	Crow's Nest Méridional	182 27			441 04	227 83	451 16	48 69	234 90	1,528 45	307 61
22	Cumberland Railway & Coal Co.	347 44			38 85	2,060 01	18 99				
23	Dominion Atlantic	74 40			3,157 24	331 16	112 16	173 76	628 85	112 50	2,889 10
24	Elgin & Havelock					23 78	4 85				
25	Eastern British Columbia				164 00		1 84				
26	Grand-Tronc	34,204 21	104,783 92		113,240 93	124,742 91	175,363 69	4,807 01	10,962 37	12,315 10	102,149 02
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	841 51			7,582 32	5,377 89	5,230 52	315 92	708 47	1,007 57	716 89
28	Halifax & Sud-Ouest	311 22		5,575 68	2,327 95	1 20	730 69	580 10	100 00	103 00	2,707 45
29	Hereford	2 29			236 84	0 03	365 13	8 48	257 95	16 61	376 38
30	Inverness Railway & Coal Co.	126 62			225 07	55 50	13 68			30 50	75 00
31	Irondale, Bancroft & Ottawa				213 94		4 51				

32	Kaslo & Slocan	48 76		8 45	12 16						
33	Kent Nord										
34	Vallée Kettle				52 54	2 05					
35	Kingston & Pembroke				974 39	190 67	330 95		149 35	64 26	21 20
36	Klondike Mines				238 60	320 00	0 50				
37	Lotbinière et Mégantic				194 94	811 90	25 20				
38	London & Port Stanley	266 63			761 26	23 55	1,249 64		1,188 33	191 26	1,745 92
39	Manitoba Great Northern	118 01			174 86	113 80	69 21	3 72	3 59	178 79	7 68
40	Maritime Coal, Railway & Power Co				88 10	16 25	31 65		340 67	81 00	1 05
41	Vallée de Massawippi				391 41		723 54				
42	Montréal et Atlantique				4,495 13	162 04	4,452 15		2,862 68	132 00	3,612 27
43	Montréal et ligne de province	95 71			330 80	205 23	593 97		75 00		63 86
44	Montréal et Jonction Vermont	237 36			826 05	7 62	1,070 73	21 56		145 00	55 91
45	Morrissey, Fernie & Michel		2,886 50			556 42			713 28		
46	Moncton & Buctouche					328 23	40 29			56 00	
47	Jonction Napierville	357 14			476 29	54 88	24 54				2,026 19
48	Nelson & Fort Sheppard	1,228 34			221 11	374 09	159 56	Cr. 3 41	3,229 38	1,398 23	13 98
49	New Brunswick Coal & Railway Co						11 80		180 20	55 00	
50	New Brunswick & P. E. Island									48 50	
51	New Westminster Southern	35 27			99 24	10 35	429 69		750 69	114 57	190 71
52	North Shore Railway Co										
53	Nova Scotia Steel & Coal Co										
54	Ottawa & New York	1,775 32			1,005 50	74 85	612 91	30 00	42 50	169 50	365 73
55	Père Marquette	4,205 87	22,024 17		8,255 78	482 89	24,695 79	23 51	2,068 22	779 28	19,022 52
56	Phillipsburg Railway & Quarry Co										
57	Princeton, embranch. de Washington Co				2 55		66 96	0 87			
58	Québec Central	2,246 05			4,428 21	40,455 03	1,009 31	28 00	117 25	554 00	894 80
59	Québec & Lake St. John				3,563 86	222 30	395 02	13 00	35 00	195 00	2,327 15
60	Québec Railway, Light & Power Co				597 07	48 02	57 28		3 42	19 52	
61	Québec, Montreal & Southern	203 57			2,968 98	284 33	932 05	6 00	503 46	51 50	4,877 55
62	Québec Oriental				2 07	336 63	101 92			174 50	
63	Red Mountain	34 12			73 31	11 69	323 54		1 96	26 69	3 44
64	Rutland & Noyan	13 42			63 27		100 35			7 87	
65	Salisbury & Albert				28 50	22 80	0 85			22 00	
66	Schomberg & Aurora				81 84	283 90					
67	Stanstead, Shefford & Chambly	143 22			333 70	228 14	596 04	1 88	1,098 61		2,242 03
68	Tunnel St-Clair					1,916 59					
69	St. Lawrence & Adirondack	0 50			1,126 32	82 15	924 16	52 27	46 12	119 71	154 45
70	St. Martin	64 92			531 00	229 05					100 00
71	Sydney & Louisburg	155 62			1 50	15,739 44	213 43			75 00	51 40
72	Témiscouata				1,331 98	6 94				41 50	50 00
73	Témiskaming & Northern Ontario	329 94			9,075 05	531 74	1,462 51	6 15	50 00	355 00	Cr1,545 57
74	Mille-Iles			471 47	93 99	2,105 36	4 50				1,731 73
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	371 00			5,817 97	43 44	2,989 50		968 45	366 24	1,556 15
76	Vancouver, Victoria & Eastern	1,615 97	16,531 00		1,233 09	Cr. 865 38	2,783 33	23 24	9,452 72	2,395 54	8,862 41
77	Victoria Terminal Railway & Ferry Co						4 78		0 43	52 45	0 70
78	Victoria & Sydney, B.C						71 89		5 82	727 71	9 30
79	Wabash (Canada	2,067 98			4,863 11	15,455 82	40,471 74	Cr. 3 80	1,795 91	804 32	7,770 05
80	York & Carleton										
	Total final	249,331 33	289,605 15	7,374 66	620,273 92	334,214 49	1,073,407 20	18,802 07	197,677 72	68,048 50	559,058 38

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	133	134	135	138	139
	Nom du chemin de fer.	GESTION DES TRANSPORTS—*Suite.*			
		Exploitation de voies communes. Dt.	Exploitation de voies communes. Av.	Total des dépenses du mouvement.	Appointements et dépenses de hauts fonctionnaires.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co.	193 92	.....	116,759 60	9,270 00
2	Algoma Central & Hudson Bay	.....	.....	156,302 47	6,585 93
3	Atlantic, Quebec & Western	.....	.....	16,076 17	2,007 93
4	Algoma Oriental	.....	.....	29,229 17	3,020 34
5	Baie de Quinté	7,800 00	.....	93,281 81	4,794 68
6	Bedlington & Nelson	.....	.....	980 00	56 06
7	Brandon, Sask. & Baie d'Hudson	.....	.....	42,465 70	491 16
8	Yukon britannique	.....	.....	44,604 26	4,084 80
9	Brockville, Westport & Nord-Ouest	.....	.....	19,547 14	883 55
10	Canada méridional	24,731 80	30,986 24	2,990,221 50	34,713 53
11	Ch. de f. du gouv. canadien—Intercolonial	11,180 95	.....	5,288 521 96	24,731 15
12	" " Ile du P.-E.	.....	.....	211,262 04	1,572 25
13	Canadian Northern	.....	.....	5,869,057 71	46,182 96
14	Canadian Northern, Ontario	10,304 00	.....	290,715 26	4,982 54
15	Canadian Northern, Québec	3,767 74	300 00	554,425 14	5,004 82
16	Pacifique Canadien	28,645 65	11,448 62	31,537,518 82	290,947 17
17	Cap-Breton	.....	.....	7,376 06	1,928 46
18	Caraquet	.....	.....	23,645 33	4,462 96
19	Carillon & Grenville	.....	.....	1,888 00	.....
20	Central Ontario	.....	.....	90,527 38	3,440 00
21	Nid de Corbeau méridional	.....	.....	69,308 63	981 48
22	Cumberland Ry. & Coal Co.	.....	.....	29,554 54	1,164 55
23	Dominion Atlantique	.....	.....	259,189 08	13,436 16
24	Elgin & Havelock	.....	.....	4,502 73	625 42
25	Colombie-Britannique orientale	.....	.....	11,348 17	.....
26	Grand-Tronc	84,50 07	133,021 46	11,474,105 69	187,685 78
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	630 00	1,455 01	926,545 92	8,825 08
28	Halifax et Sud-Ouest	.....	.....	202,721 25	6,792 72
29	Hereford	.....	22 68	42,351 02	780 15
30	Inverness Ry. & Coal Co.	.....	.....	49,752 56	1,754 43
31	Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	.....	11,311 09	.....
32	Kaslo & Slocan	.....	.....	3,343 45	.....
33	Kent Northern	.....	.....	4,500 00	1,200 00
34	Vallée de Kettle	.....	.....	1,751 50	297 03
35	Kingston & Pembroke	.....	.....	75,237 79	4,278 93
36	Klondike Mines	.....	.....	16,009 82	6,750 00
37	Lotbinière er Mégantic	.....	.....	9,800 00	4,038 25
38	London & Port Stanley	168 37	2,539 05	90,919 73	642 70
39	Manitoba Great Northern	.....	.....	32,634 70	338 90
40	Maritime Coal, Ry. & Power Co.	.....	.....	24,258 54	1,815 00
41	Vallée de Massawippi	525 00	.....	108,413 17	614 75
42	Montreal & Atlantic	536 69	.....	418,647 40	.....
43	Montréal et ligne provinciale	165 00	.....	36,115 74	457 88
44	Montreal & Vermont Junction	45	.....	40,619 68	1,280 63
45	Morrissey, Fernie & Michel	.....	.....	42,630 39	1,895 00
46	Moncton & Buctouche	.....	.....	8,209 01	1,800 00
47	Napierville Junction	.....	.....	25,452 69	291 92
48	Nelson & Fort Sheppard	.....	.....	45,804 37	605 48
49	New Brunswick Coal & Ry. Co.	.....	.....	27,721 02	2,626 14
50	New Brunswick et Ile du Prince-Edouard	.....	.....	10,744 57	1,428 60
51	New Westminster méridional	.....	.....	12,983 57	440 79
52	North Shore Ry. Co.	.....	.....	2,279 50	.....
53	Nova Scotia Steel & Coal Co.	.....	.....	5,920 76	.....
54	Ottawa & New York	1,718 24	.....	80,607 65	1,391 40
55	Père Marquette	24,621 89	81 42	868,166 04	7,107 35
56	Phillipsburg Ry. & Quarry Co.	.....	.....	.....	2,500 00
57	Princeton, embr. de la Washington Co.	.....	.....	6,910 98	9 15

pour l'année terminée le 30 juin 1911—*Suite.*

140	141	142	143	144	145	146	
Dépenses générales.							
Appointements et dépenses des commis et aides.	Fournitures et dépenses générales de bureau.	Frais de justice.	Assurance.	Dépenses de la division des secours.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ 'c.	$ c.	$ c.	
5,592 58	3,620 21	819 42	1,880 89	....	....	1,042 97	1
3,777 78	2,494 39	1,628 00	5,689 11	421 13	....	656 52	2
363 49	322 25	....	110 07	....	....	48 00	3
1,560 71	748 15	639 70	492 92	135 35	....	215 48	4
739 22	442 57	110 68	2,039 82	....	....	348 84	4
24 19	....	648 87	138 31	....	....	....	6
1,027 41	79 59	1,119 59	1,003 13	....	3 69	101 24	7
3,421 99	1,907 37	191 41	1,471 74	....	....	334 64	8
499 75	138 06	1,005 07	152 58	....	....	74 93	9
70,690 02	9,948 88	31,818 32	1,862 54	....	8,046 85	9,255 57	10
93,615 86	3,030 08	12,686 46	....	9,399 96	69,012 77	11,658 90	11
6,407 91	579 47	24 15	....	4,560 38	....	734 06	12
141,245 97	25,461 08	43,724 71	130,796 88	....	....	19,769 56	13
9,948 01	1,762 91	2,520 18	9,451 49	....	....	1,109 19	14
11,628 36	1,254 90	10,328 81	8,253 45	....	....	1,524 03	15
499,764 17	88,473 42	333,245 21	328,800 00	....	....	92,415 56	16
....	36 59	....	321 32	....	....	80 43	17
....	115 00	....	218 00	....	....	157 68	18
....	12 00	....	....	....	....	15 41	19
1,389 10	1,111 14	130 00	1,100 80	....	....	108 27	20
1,902 26	136 43	3,125 23	1,846 97	....	5 85	198 65	21
724 64	2,417 00	....	372 00	....	....	....	22
8,447 68	3,110 54	3,150 01	5,180 53	90 00	1,825 00	949 14	23
....	....	....	43 50	....	....	54 84	24
576 39	2 00	....	258 74	....	....	55 00	25
237,157 41	37,591 07	69,011 37	113,400 18	11,883 23	101 913 90	31,662 16	26
19,451 60	2,424 12	3,947 47	23,676 34	....	1,000 00	1,918 11	27
7,739 85	1,290 96	523 94	3,080 42	....	....	551 27	28
1,308 96	98 97	699 15	912 48	....	55 34	147 24	29
3,326 78	742 96	47 36	1,051 38	....	421 80	171 91	30
1,200 45	124 85	....	110 90	....	....	34 90	31
479 74	7 24	41 30	223 25	....	....	20 30	32
400 00	30 00	50 00	120 00	....	....	....	33
36 00	46 65	....	188 03	....	....	26 50	34
1,494 45	60 34	185 68	1,247 84	....	....	151 96	35
2,926 50	608 29	430 00	420 00	....	....	176 45	36
1,125 00	1,214 67	....	75 71	....	....	22 08	37
2,493 05	147 85	793 91	926 87	....	....	243 98	38
771 27	55 93	1,130 56	1,064 20	....	2 46	81 86	39
....	....	....	....	....	....	170 59	40
1,878 76	12 82	735 88	408 52	....	....	....	41
20,842 83	....	3,900 66	2,669 51	....	....	100 00	42
869 98	16 21	173 61	214 48	....	....	119 41	43
2,153 62	40 34	224 24	536 30	....	....	298 63	44
1,586 00	....	39 21	815 04	1,497 48	....	386 35	45
585 00	287 64	....	....	....	....	194 27	45
723 36	147 29	....	21 84	....	....	145 44	47
991 08	68 36	2,295 97	433 05	....	3 22	89 97	48
1,210 00	....	5 50	240 68	....	....	181 54	49
350 00	50 00	....	....	....	....	15 00	50
450 99	29 73	860 43	244 71	....	1 24	43 77	52
....	53 53	....	....	....	....	....	52
....	....	....	....	....	....	....	53
3,217 54	1,072 84	1,712 56	725 41	....	13 37	508 29	54
29,496 25	1,603 50	8,670 93	8,086 21	....	....	2,656 00	55
600 00	10 00	....	....	....	....	....	56
180 69	....	92 25	....	....	....	7 99	57

TAALEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	133	134	135	138	139
	Nom du chemin de fer.	Gestion des transports.—*Suite.* Exploitation de voies communes. Dt.	Exploitation de voies communes. Av.	Total des dépenses du mouvement.	Appointements et dépenses des hauts fonctionnaires.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
58	Québec Central	....	....	429,605 34	16,480 26
59	Québec & Lake St. John	300 00	300 00	303,309 43	15,495 98
60	Québec Ry. Light & Power Co	....	....	26,020 00	1,045 52
61	Québec, Montreal & Southern	....	2,613 45	148,502 82	2,833 71
62	Québec Oriental	....	....	37,735 26	3,314 14
63	Montagne Rouge	....	....	15,405 46	201 08
64	Rutland & Noyan	....	....	5,493 34	195 36
65	Salisbury & Albert	....	....	11,098 51	1,579 50
66	Schomberg & Aurora	....	....	8,021 16	....
67	Stanstead, Shefford & Chambly	120 71	....	42,888 65	454 97
68	Tunnel St-Clair	....	....	54,882 86	....
69	St-Lauren t & Adirondack	9,080 00	....	247,482 30	1,165 46
70	St-Martin	....	....	6,121 81	360 00
71	Sydney & Louisburg	979 98	....	188,054 36	524 00
72	Témiscouata	....	....	66,270 12	6,016 11
73	Temiskaming & Northern Ontario	40 00	....	508,895 97	17,317 82
74	Mille Iles	....	....	21,624 69	3,035 25
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	1,756 33	109 05	406,267 33	10,337 68
76	Vancouver, Victoria & Oriental	....	....	305,189 12	2,771 36
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	....	....	1,192 72	150 91
78	Victoria & Sidney, C.B	....	....	17,487 16	....
79	Wabash (en Canada)	103,325 74	15 64	1,028,710 15	11,836 18
80	York & Carleton	....	....	2,232 75	....
	Total	239,042 53	182,892 62	66,343,269 58	803,131 25

pour l'année terminée le 30 juin 1911—*Suite.*

140	141	142	143	144	145	146	
Dépenses générales.							
Appointements et dépenses des commis et aides.	Fournitures et dépenses générales de bureau.	Frais de justice.	Assurance.	Dépenses de la division des secours.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
9,190 93	2,103 88	945 83	7,200 00	....	3,974 08	1,102 69	58
9,270 76	880 29	3,545 29	4,318 34	....	....	850 75	59
1,802 04	758 20	118 90	956 37	81	....	201 58	60
6,885 22	1,754 50	807 47	1,700 00	....	....	407 03	61
1,681 51	599 32	....	245 00	....	....	214 54	62
371 91	27 23	525 78	235 16	....	1 26	36 85	63
174 76	28 41	73 32	....	....	....	23 60	64
....	28 00	178 42	54 50	....	....	18 43	65
110 00	49 40	14 00	15 75	....	....	50 29	66
866 18	16 02	178 65	214 49	....	....	119 40	67
....	....	....	3,135 90	....	....	....	68
4,612 79	1,632 28	1,159 94	318 32	....	25 04	689 14	69
350 00	....	....	143 50	....	....	190 07	70
1,913 78	11,814 52	....	1,463 34	516 00	....	....	71
405 50	637 38	311 10	1,586 79	....	....	327 84	72
24,651 64	4,724 68	5,543 35	23,190 79	....	....	1,481 96	73
315 65	21 64	54 15	266 41	....	....	61 85	85
9,664 83	1,040 56	3,492 18	3,704 11	....	....	1,153 60	75
5,451 83	385 26	8,149 69	6,290 87	....	17 15	524 10	76
....	14,58	5 65	5 90	....	....	29 84	77
2,250 54	215 23	75 60	60 00	....	....	481 79	78
34,020 23	6,162 28	18,195 72	8,650 11	....	....	2,193 30	79
....	....	....	35 00	....	....	16 50	80
1,322,385 75	227,932 86	585,862 84	726,168 79	28,504 34	186,323 02	191,210 03	

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	147	148	150	151	153
		DÉPENSES GÉNÉRALES—*Suite.*			
	Nom du chemin de fer.	Autres dépenses.	Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. Dt.	Administ. générale, voies communes, parcs et gares terminales. Av.	Total des comptes précédents.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	4,245 39			26,471 46
2	Algoma Central and Hudson Bay	7,359 03			28,611 89
3	Atlantic, Quebec and Ouest	76 55			2,928 30
4	Algoma Oriental	2,019 14			8,831 79
5	Baie de Quinté	168 89			8,644 70
6	Bedlington et Nelson				867 43
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	189 05			4,014 86
8	Yukon Britannique	156 17			11,568 12
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	51 40			2,805 34
10	Canada Méridional	3,578 30	117 73		170,031 74
11	Ch. de du gouv. canadien (Intercolonial)	5,213 79			229,348 97
12	" " (Ile du P.-E.)	150 18			14,027 40
13	Canadian Northern	39,716 20			446,897 36
14	Canadian Northern, Ontario	438 07			30,212 39
15	Canadian Northern, Québec	4,642 62			42,636 99
16	Pacifique Canadien	215,502 25			1,849,147 78
17	Cap-Breton	57 00			2,423 80
18	Caraquet	1,321 19			6,274 83
19	Carillon et Grenville	10 00			37 41
20	Ontario Central				7,279 31
21	Nid de Corbeau Méridional	321 13			8,518 00
22	Cumberland Railway and Coal Co.				4,678 19
23	Dominion Atlantique	3,082 97			39,272 03
24	Elgin et Havelock	72 33			796 09
25	Colombie-Britannique Orientale				892 13
26	Grand-Tronc	43,841 99		6,547 11	827,599 98
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	452 97		11 85	61,683 84
28	Halifax et Sud-ouest	188 40			20,167 56
29	Hereford	254 07			4,256 36
30	Inverness Railway et Coal Co.				7,516 62
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	16 98			1,488 08
32	Kaslo et Slocan				771 83
33	Kent Northern	200 00			2,000 00
34	Vallée Kettle	49 91			644 12
35	Kingston et Pembroke	1,888 80			9,308 00
36	Klondike Mines	606 09			11,917 33
37	Lotbinière et Mégantic	1,157 12	10 00		7,642 83
38	London et Port Stanley	263 22		103 10	5,408 48
39	Manitoba Great Northern	123 95	48 76	14 89	3,603 00
40	Maritime Coal, Railway and Power Co.	39 80			2,025 39
41	Vallée de Massawippi				3,650 73
42	Montréal et Atlantique	427 60			27,940 60
43	Montréal et ligne provinciale	41 91			1,893 48
44	Montréal et Vermont Jonction	82 31			4,616 07
45	Morrissey, Fernie et Michel	643 33	11,858 80		18,721 21
46	Moncton et Buctouche	1,100 64			3,967 55
47	Napierville Jonction	321 25			1,651 10
48	Nelson and Fort Sheppard	3,404 83			7,891 96
49	New Brunswick Coal and Railway Co.	6,205 19			10,469 05
50	New Brunswick and P. E. Island				1,843 60
51	New Westminster Méridional	348 59			2,420 25
52	North Shore Railway Co.				53 53
53	Nova Scotia Steel and Coal Co.				
54	Ottawa et New-York	240 77	3 78		8,885 96
55	Père Marquette	2,832 63			60,452 87
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co.				3,110 00
57	Embranch. de Princeton de la Washington Co.	28 11			318 19

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

151	155	156	157	158	160	
Récapitulation des dépenses.						
Entretien des voies et structures.	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports.	Dépenses générales.	Total des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
80,993 12	25,425 45	....	116,759 60	26,471 46	249,649 63	1
112,869 47	65,761 62	1,856 98	156,302 47	28,611 89	365,402 43	2
11,633 19	1,413 56	....	16,076 17	2,928 30	32,051 22	3
11,926 44	13,574 55	307 81	29,229 17	8,831 79	63,869 76	4
29,247 52	23,684 31	3,001 89	93,281 81	8,644 70	157,860 23	5
8,387 71	436 31	2 63	980 00	867 43	10,674 08	6
36,394 55	10,968 18	3,012 95	42,465 70	4,014 86	96,856 24	7
43,950 75	14,453 46	5,201 93	44,604 26	11,568 12	119,778 52	8
11,090 66	3,249 67	798 35	19,547 14	2,805 34	37,491 16	9
1,028,417 82	1,120,660 22	235,556 48	2,990,221 50	170,031 74	5,544,887 76	10
1,758,850 54	2,264,770 99	198,198 50	5,288,521 96	229,348 97	9,739,690 96	11
119,015 14	84,995 91	1,146 17	211,262 04	14,027 40	430,446 66	12
2,361,956 23	2,092,237 75	263,542 95	5,869,057 71	446,897 36	11,033,692 00	13
114,981 79	88,708 88	16,421 89	290,715 26	30,212 39	541,040 21	14
240,737 01	120,033 25	17,782 80	554,425 14	42,636 99	975,615 19	15
15,561,086 29	12,056,260 11	2,623,280 98	31,537,518 82	1,849,147 78	63,627,293 98	16
6,383 72	1,680 84	347 03	7,376 06	2,423 80	18,211 45	17
16,819 65	7,061 39	1,045 00	23,645 33	6,274 83	54,846 20	18
1,761 00	1,125 00	....	1,888 00	37 41	4,811 41	19
52,223 55	17,571 73	2,919 32	90,527 38	7,279 31	170,521 29	20
81,684 00	26,235 32	4,932 17	69,308 63	8,518 00	190,678 12	21
14,708 95	4,368 93	32 50	29,554 54	4,678 19	53,343 11	22
111,588 03	58,657 11	28,508 87	259,189 08	39,272 03	497,215 12	23
4,321 84	760 95	....	4,502 73	796 09	10,381 61	24
7,839 76	2,522 85	....	11,348 17	892 13	22,602 91	25
4,215,547 23	5,601,224 78	1,030,657 21	11,474,105 69	827,599 98	23,149,134 89	26
348,565 18	299,881 96	81,143 53	926,545 92	61,683 84	1,717,820 43	27
113,984 53	44,749 58	15,437 41	202,721 25	20,167 56	397,060 33	28
28,992 70	14,007 51	1,171 27	42,351 02	4,256 36	90,778 86	29
29,807 77	26,639 77	323 99	49,752 56	7,516 62	114,040 71	30
10,817 59	1,009 49	136 58	11,311 09	1,488 08	24,762 83	31
1,375 38	1,324 61	....	3,343 45	771 83	6,815 27	32
5,368 00	1,500 00	50 00	4,500 00	2,000 00	13,418 00	33
3,722 01	....	81 00	1,751 50	644 12	6,198 63	34
57,608 55	21,367 54	1,735 05	75,237 79	9,308 00	165,256 93	35
14,072 90	1,997 06	511 50	16,009 82	11,917 33	44,508 61	36
9,996 18	2,865 12	....	9,800 00	7,642 83	30,304 13	37
15,293 09	20,482 35	6,027 15	90,919 73	5,408 48	138,130 80	38
26,517 77	4,285 96	1,978 08	32,634 70	3,603 00	69,019 51	39
8,622 48	8,114 20	....	24,258 54	2,025 39	43,020 61	40
41,601 66	22,161 15	1,014 34	108,413 17	3,650 73	176,841 05	41
293,715 14	111,658 30	9,618 67	418,647 40	27,940 60	861,580 11	42
23,159 70	5,730 29	1,275 59	36,115 74	1,893 48	68,174 80	43
14,056 05	10,859 15	5,256 48	40,619 68	4,616 07	75,407 43	44
16,988 00	13,871 00	....	42,630 39	18,721 21	92,210 60	45
8,604 84	2,291 76	....	8,209 01	3,967 55	23,073 16	46
6,150 76	2,988 46	467 82	25,452 69	1,651 10	36,710 83	47
79,373 57	7,711 38	2,540 90	45,804 37	7,891 96	143,322 18	48
25,025 04	17,550 07	....	27,721 02	10,469 05	80,765 18	49
9,935 07	4,586 50	....	10,744 57	1,843 60	27,109 74	50
9,436 57	3,174 65	909 89	12,983 57	2,420 25	28,924 93	51
890 26	....	....	2,279 50	53 53	3,223 29	52
3,566 66	494 10	....	5,920 76	....	9,981 52	53
43,353 87	20,476 58	6,431 91	80,607 65	8,885 96	159,755 97	54
282,686 32	405,484 10	64,689 74	864,166 04	60,452 87	1,677,479 07	55
....	....	....	....	3,110 00	3,110 00	56
1,906 17	2,470 97	115 83	6,910 98	318 19	11,722 14	57

TABLEAU 8.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	147	148	150	151	153
		DÉPENSES GÉNÉRALES.—*Suite.*			
	Nom du chemin de fer.	Autres dépenses.	Administration générale. Voies communes, chantiers et terminus. Dt.	Administration générale. Voies communes, chantiers et terminus. Av.	Total des dépenses générales.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
58	Québec Central	31,798 51			72,796 18
59	Québec et Lac Saint-Jean	171 15			34,532 56
60	Quebec Railway, Light and Power Co	1,333 05	7 21		6,223 68
61	Quebec, Montreal and Southern	526 32			14,914 25
62	Québec Oriental	473 64			6,528 15
63	Montagne Rouge	70 82			1,471 09
64	Rutland et Noyan	14 64			510 09
65	Salisbury et Albert	229 24			2,088 09
66	Schomberg et Aurora	95 30			334 74
67	Stanstead, Shefford et Chambly	36 11			1,885 82
68	Tunnel Saint-Clair	67 44			3,203 34
69	Saint-Laurent et Adirondack	235 90			9,838 87
70	St-Martin	44 42			1,087 99
71	Sydney et Louisbourg	807 62			17,039 26
72	Témiscouata	3,781 52	540 00		13,606 24
73	Temiskaming et Ontario-Nord	1,427 16	24 90		78,362 30
74	Mille-Iles	67 10			3,822 05
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	326 49		633 88	29,085 57
76	Vancouver, Victoria et Est	1,827 81			25,418 07
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	2 45			209 33
78	Victoria et Sydney, C.-B	32 64			3,115 80
79	Wabash (Canada)	2,479 72	8,235 13	1,995 99	89,776 68
80	York et Carleton				51 50
	Total final	398,981 16	20,846 31	9,306 82	4,487,039 53

pour l'année terminée le 30 juin 1911—*Suite.*

154	155	156	157	158	160	
Dépenses générales.						
Entretien des voies et structures.	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports.	Dépenses générales.	Total des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
157,062 66	135,329 73	26,009 21	429,605 34	72,796 18	820,803 12	58
128,675 81	110,044 49	10,528 93	303,309 43	34,532 56	587,091 22	59
7,294 38	7,935 51	1,443 40	26,020 00	6,223 68	48,916 97	60
67,917 06	64,666 56	4,688 73	148,502 82	14,914 25	300,689 42	61
30,702 30	9,104 38	....	37,735 26	6,528 15	84,070 09	62
24,846 58	2,010 45	615 89	15,405 46	1,471 09	44,349 47	63
1,186 73	1,946 76	427 48	5,493 34	510 09	9,564 40	64
13,607 20	4,831 99	3 00	11,098 51	2,088 09	31,628 79	65
5,135 87	1,026 51	....	8,021 16	334 74	14,518 28	66
30,308 62	2,168 74	1,893 89	42,888 65	1,885 82	79,145 72	67
34,511 64	12,861 08	....	54,882 86	3,203 34	105,458 92	68
74,622 88	33,900 83	6,457 17	247,482 30	9,838 87	372,302 05	69
3,774 36	1,407 24	233 84	6,121 81	1,087 99	12,625 24	70
66,818 16	98,574 87	514 63	188,054 36	17,039 26	371,001 28	71
48,072 63	30,707 07	3,525 38	66,270 12	13,606 24	162,181 44	72
352,501 76	145,806 89	17,052 85	508,895 97	78,362 30	1,102,619 77	73
4,163 30	2,902 23	268,81	21,624 69	3,822 05	32,781 08	74
140,830 14	90,504 11	15,715 82	406,267 33	29,085 57	682,402 97	75
216,233 81	66,582 04	14,234 71	305,189 12	25,418 07	627,657 75	76
597 96	212 68	71 73	1,192 72	209 33	2,284 42	77
9,049 85	3,098 33	958 92	17,487 16	3,115 80	33,710 06	78
246,122 75	514,323 25	87,628 97	1,028,710 15	89,776 68	1,966,561 80	79
1,447 00	115 65	....	2,232 75	51 50	3,846 90	80
29,245,093 22	26,127,638 12	4,831,744 50	66,343,269 58	4,487,039 53	131,034,784 95	

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu net des opérations.	Déficit net des opérations	Opérations extérieures.			
				Revenu.	Dépenses,	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co	95,472 11					
2	Algoma Central & Baie d'Hudsou	213,297 07		221,411 99	157,078 15	64,333 84	
3	Algoma Eastern	34,751 90					
4	Atlantic, Quebec & Wes'n		7,576 15				
5	Baie de Quinté	58,182 66					
6	Bedlington & Nelson		8,601 81				
7	Brandon, Sask'n. & Baie d'Hudson		31,488 47				
8	Yukon Britannique	201,586 76					
9	Brockville, Westport et Northwestern	30,012 31					
	Ch. de fer du gouv. canadien.—						
10	Intercolonial	281,877 43					
11	Ile P.'E		87,861 22				
12	Canada Méridional	3,624,471 43		132,200 67	131,031 08	1,169 59	
13	Canadian Northern	5,327,020 39					
14	Canadian Northern Ont.	22,350 03					
15	Canadian Northern Qué.	105,314 42					
16	Canadien-Pacifique	33,971,789 14		18,365,998 14	13,166,841 17	5,199,156 97	
17	Cap-Breton		9,443 16				
18	Caraquet	202 61					
19	Carilion & Grenville		1,955 39				
20	Central Ontario	143,584 56					
21	Nid du Corbeau Mérid.		51,621 75				
22	Cumberland Ry. & Coal Co	2,034 11					
23	Dominion Atlantique	238,796 55		520,736 44	497,008 52	23,727 92	
24	Elgin & Havelock	606 61					
25	Colombie-Brit. Orientale	15,575 01					
26	Grand-Tronc	9,650,943 65		197,397 10	191,680 58	5,716 52	
27	Grand-Tronc (Can. Atl.)	218,107 99					
28	Halifax & Southwestern.	38,750 12					
29	Hereford		28,691 37				
30	Inverness Coal & Ry. Co.	93,189 27					
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	1,279 46					
32	Kaslo & Slocan		950 19				
33	Kent Northern	5,421 41					
34	Vallée Kettle		3,179 20				
35	Kingston & Pembroke	42,023 55					
36	Klondike Mines	2,793 82		5,522 50	6,669 61		1,147 11
37	London & Port Stanley		17,436 59				
38	Lotbiniere & Megantic	582 55					
39	Manitoba Great North'n		18,432 01				
40	Maritime Coal, Ry. & Power Co	28,906 00					
41	Massawippi, Vallée de	33,263 40					
42	Montréal & Atlantique	194,033 24					
43	Montreal & ligne prov.	48,171 02					
44	Montreal & Vermont Jct.	49,853 67					
45	Moncton & Buctouche	3,095 90					
46	Morrissey, Fernie et Michel	16,084 25					
47	Napierville Jonction	35,636 97					
48	Nelson & Ft. Sheppard		63,319 51				
49	New Brunswick Coal et Ry. Co		14,288 47				
50	Nouv.-Brunswick & Ile P.-E	5,694 44					
51	New Westminster S'th'n	15,102 67					
52	Côte du Nord	208 51					

pour l'année close le 30 juin 1911.

Revenu total net.	Déduction. des taxes.	Total des opérations. Revenu.	Total des opérations. Perte.	Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut. Revenu.	Total brut. Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
95,472 11	11,008 85	84,463 26			84,463 26		1
277,630 91	2,610 79	275,020 12			275,020 12		2
34,751 90	187 25	34,564 65		200 00	34,764 65		3
			7,576 15			7,576 15	4
58,182 66	3,041 99	55,140 67			55,140 67		5
	1,970 24		10,572 05			10,572 05	6
	1,328 29		32,816 76	354 64		32,462 12	7
201,586 76	5,807 53	195,779 23		17,961 67	213,740 90		8
30,012 31	1,120 77	28,891 54			28,891 54		9
							10
							11
3,625,641 02	41,369 50	3,584,271 52		329,061 09	3,913,332 61		12
5,327,020 39	201,721 41	5,125,298 98			5,125,298 98		13
22,350 03	19,182 52	3,167 51		21,680 62	24,848 13		14
105,314 42	5,076 58	100,237 84			100,237 84		15
39,170,946 11	922,277 22	38,248,668 89		6,639,401 68	44,888,070 57		16
							17
							18
							19
143,584 56	3,636 32	139,948 24			139,948 24		20
	9,419 56		61,041 31	458 82		60,582 49	21
							22
262,524 47	427 26	262,097 21		15,330 40	277,427 61		23
							24
15,575 01	1,107 00	14,468 01			14,468 01		25
9,656,660 17	511,461 83	9,145,198 34		2,134,695 53	11,279,893 87		26
218,107 99	33,554 68	184,553 31		83,986 41	268,539 72		27
38,750 12	25 00	38,725 12			38,725 12		28
	1,701 29		30,392 66	22 34		30,370 32	29
							30
1,279 46	857 93	421 53			421 53		31
	1,450 00		2,400 19	60 50		2,339 69	32
5,421 41		5,421 41			5,421 41		33
	3,316 59		6,495 79			6,495 79	34
42,023 55	3,593 32	38,430 23		513 92	38,944 15		35
1,646 71		1,646 71			1,646 71		36
	3,072 63		20,509 22	3,741 14		16,768 08	37
582 55		582 55			582 55		38
	1,212 75		19,644 76	449 02		19,195 74	39
28,906 00		28,906 00			28,906 00		40
33,263 40	2,067 50	31,195 90		1,513 00	32,708 90		41
194,033 24	15,767 30	178,265 94		1,400 00	179,665 94		42
48,171 02	4,625 00	43,546 02		332 00	43,878 02		43
49,853 67	1,675 00	48,178 67		228 50	48,407 17		44
							45
16,084 25		16,084 25			16,084 25		46
35,636 97	825 35	34,811 62		25 69	34,837 31		47
	7,267 86		70,587 37	72 50		70,514 87	48
							49
5,694 44		5,694 44			5,694 44		50
15,102 67	575 28	14,527 39		29 00	14,556 39		51
208 51		208 51			208 51		52

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu net des opérations.	Déficit net des opérations	Opérations extérieures. Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
53	Nova Scotia Steel & Coal Co		3,906 79				
54	Ottawa & New York		3,078 91				
55	Père Marquette	779,403 87					
56	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	2,567 60					
57	Princeton Br. of the Washington Co. Ry. (U.S.)	15,894 68					
58	Québec Central	383,369 71					
59	Québec Oriental	1,886 85					
60	Québec et Lac St-Jean	43,520 08					
61	Quebec Ry. Light and Power Co	19,986 63					
62	Quebec, Montreal and Southern	16,707 75					
63	Red Mountain		29,495 58				
64	Rutland & Noyan	5,933 94					
65	Salisbury & Albert		3,323 20				
66	Schomberg & Aurora		2,904 86				
67	Stanstead, Shefford and Chambly	10,457 79					
68	Tunnel St. Clair	187,555 08					
69	St. Martins	2,569 56					
70	St. Lawrence & Adirondack	193,457 52					
71	Sydney & Louisburg	84,709 00					
72	Témiscouata	48,932 12					
73	Temiskaming & North'n Ontario	387,632 22					
74	Mille-Iles	4,400 49					
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	523,687 57					
76	Vancouver, Victoria and Eastern	62,962 28					
77	Victoria & Sidney	20,611 25		1,626 65	155 56	1,471 09	
78	Victoria Terminal Ry. and Ferry	2,503 96					
79	Wabash in Canada	435,448 35					
80	York & Carleton	1,998 20					
	Total	58,086 263 49	387,554 63	19,444,893 49	14,150,464 67	5,295,575 93	1,147 11

pour l'année close le 30 juin 1911—*Suite.*

Revenu total net.	Déduction des taxes.	Total des opérations. Revenu.	Total des opérations. Perte.	Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut. Revenu.	Total brut. Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	...	...	...	...	...	...	53
...	2,346 10	...	5,425 01	337 74	...	5,087 27	54
779,403 87	...	779,403 87	...	205,146 25	984,550 12	...	55
...	...	...	...	...	...	...	56
15,894 68	...	15,894 68	...	...	15,894 68	...	57
383,369 71	12,638 69	370,731 02	...	13,388 40	384,119 42	...	58
1,886 85	...	1,886 85	...	...	1,886 85	...	59
43,520 08	3,584 49	39,935 59	...	...	39,935 59	...	60
...	...	...	...	...	...	...	61
16,707 75	7,754 98	8,952 77	...	163,632 81	172,585 58	...	62
...	1,419 63	...	30,915 21	8 00	...	30,907 21	63
5,933 94	28 67	5,905 27	...	4,000 00	9,905 27	...	64
...	...	...	...	...	...	...	65
...	...	...	2,904 86	...	...	2,904 86	66
10,457 79	2,250 00	8,207 79	...	90 42	8,298 21	...	67
187,555 08	29,426 99	158,128 09	...	1,534 91	159,663 00	...	68
2,569 56	...	2,569 56	...	...	2,569 56	...	69
193,457 52	3,275 60	190,181 92	...	10 00	190,191 92	...	70
...	...	...	...	...	...	...	71
48,932 12	3,401 00	45,531 12	...	3,709 29	49,240 41	...	72
387,632 22	...	387,632 22	...	39,530 41	427,162 63	...	73
4,400 49	78 35	4,322 14	...	...	4,322 14	...	74
523,687 57	5,000 00	518,687 57	...	46,812 30	565,499 87	...	75
62,962 28	45,634 09	17,328 19	...	12,333 02	29,661 21	...	76
22,082 34	566 50	21,515 84	...	83 75	21,599 59	...	77
2,503 96	737 80	1,766 16	...	520 35	2,286 51	...	78
...	...	...	...	...	...	...	79
...	...	...	...	...	...	...	80
62,454,976 60	1,942,485 28	60,546,996 26	301,281 34	9,742,656 12	70,284,147 68	295,776 64	

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Perte sur propriétés opérées séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co		16,860 13	
2	Algoma Central and Hudson Bay		29,474 09	
3	Algoma Eastern		8,381 83	
4	Atlantic, Quebec and Western		1,986 78	
5	Baie de Quinté			
6	Bedlington et Nelson		4,184 82	
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson		4,247 78	
8	Yukon Britannique			
9	Brockville, Westport et North Western		403 51	
12	Canada Méridional		997,712 91	
13	Canadian du Nord	225,210 00	134,904 16	
14	Canadian Northern Ontario		600 00	
15	Canadian Northern, Québec		11,970 00	
16	Canadien Pacifique	2,267,868 72	346,735 88	
20	Central Ontario		4,453 02	
21	Nid du Corbeau Méridional		11,101 51	
23	Dominion Atlantic	66,405 45	8,870 84	
25	Colombie Britannique Orientale		849 40	
26	Grand-Tronc	755,336 22	451,532 44	
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique	25,000 00	1,114 00	
28	Halifax et Sud-Ouest		3,405 97	
29	Hereford		944 08	
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		988 75	
32	Kaslo et Slocan			
33	Kent Northern			
34	Vallée Kettle		657 08	
35	Kingston et Pembroke			
37	London et Port Stanley	16,846 48	13,363 47	
38	Lotbinière et Megantic			
39	Manitoba Great Northern		8,794 01	
40	Maritime Coal, Railway et Power Co		5,769 01	
41	Vallée de Massawippi	24,000 00	24,647 25	
42	Montréal et Atlantique	33,120 00	34,569 36	
43	Montréal et ligne provinciale		16,219 96	
44	Montréal et Vermont Junction		18,394 99	
46	Morrissey, Fernie et Michel			
47	Napierville Jonction		6,780 27	
48	Nelson et Fort Sheppard		5,246 27	
50	Nouv-Brunswick et Ile du Prince Edouard		1,098 34	
51	New-Westminster Southern		3,224 57	
52	Côte du Nord			
54	Ottawa et New-York		13,107 61	
55	Père Marquette, en Canada	166,762 74	496,859 23	
57	Embranchement de Princeton		352 69	
58	Québec Central			
59	Québec Oriental		4,482 44	
60	Québec et Lac St-Jean		5,382 69	
62	Quebec, Montreal and Southern		1,971 43	
63	Red Mountain		786 65	
64	Rutland and Noyan			
66	Schomberg and Aurora			
67	Stanstead, Shefford e Chambly		15,784 23	
68	Tunnel St-Clair			
69	St-Martin			
70	St-Laurent et Adirondack		112,470 62	
72	Témiscouata			
73	Temiskaming and Northern Ontario			
74	Mille Iles		47 05	
75	Toronto, Hamilton et Buffalo		103,061 94	
76	Vancouver, Victoria et Oriental		39,919 02	
77	Victoria et Sidney		2,429 71	
78	Victoria Terminal Railway and Ferry Co		171 00	
	Total	3,580,549 61	2,976,312 79	

pour l'année close le 30 juin 1911—*Suite.*

DU REVENU BRUT.					REVENU NET.		
Intérêt provenant de la dette garantie.	Autre intérêt.	Amortissement.	Autres débentures.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	
				16,860 13	67,603 13		1
150,000 02				179,474 11	95,546 01		2
15,421 84	14,926 76			38,730 43		3,965 78	3
				1,986 78		9,562 93	4
44,000 00	6,166 18	10,000 00		60,166 18		5,025 51	5
				4,184 82		14,756 87	6
				4,247 78		36,709 90	7
101,669 94			16,417 53	118,087 47	95,653 43		8
18,000 00				18,403 51	10,488 03		9
1,145,200 00				2,142,912 91	1,770,419 70		12
4,150,091 49				4,510,205 65	615,093 33		13
	151 99			751 99	24,096 14		14
342,230 44	15,000 00			369,200 44		268,962 60	15
2,004,298 33	35,506 27			4,654,409 20	40,233,661 37		16
48,722 21		9,733 33		62,908 56	77,039 68		20
				11,101 51		71,684 00	21
217,441 65				292,717 94		15,290 33	23
25,200 00				26,049 40		11,581 39	25
5,491,607 55			996,469 63	7,694,945 84	3,584,948 03		26
626,743 76			13,957 92	666,815 68		398,275 96	27
12,750 00				16,155 97	22,569 15		28
32,000 00			500 00	33,444 08		63,814 40	29
				988 75		567 22	31
45,000 00	14 05			45,014 05		47,353 74	32
2,160 00	40 00		2,000 00	4,200 00	1,221 41		33
22,000 00				22,657 08		29,152 87	34
	17,160 00			17,160 00	21,784 15		35
				30,209 95		46,978 03	37
			27 42	27 42	555 13		38
				8,794 01		27,989 75	39
				5,769 01	23,136 99		40
				48,647 25		15,938 35	41
52,650 00				120,339 36	59,326 58		42
8,000 00				24,219 96	19,658 06		43
		20,000 00		38,394 99	10,012 18		44
3,871 32				3,871 32	12,212 93		46
				6,780 27	28,057 04		47
				5,246 27		75,761 14	48
4,456 30				5,554 64	139 80		50
				3,224 57	11,331 82		51
2,100 00				2,100 00		1,891 49	52
				13,107 61		18,194 88	54
249,800 00				913,421 97	71,128 15		55
3,150 00				3,502 69	12,391 99		57
117,740 80				117,740 80	266,378 62		58
73,050 00			4,812 39	82,344 83		80,457 98	59
203,414 45	2,120 02			210,917 16		170,981 57	60
	264,429 70			266,401 13		93,815 55	62
				786 65		31,693 86	63
4,000 00				4,000 00	5,905 27		64
22,925 85				22,925 85		25,830 71	66
6,234 60				22,018 83		13,720 62	67
125,000 00				125,000 00	34,663 00		68
	785 00			785 00	1,784 56		69
48,768 98				161,239 60	28,952 32		70
12,166 66		9,733 33		21,899 99	27,340 42		72
	909 47		3,801 74	4,711 21	422,451 42		73
3,010 00	1,382 38		26 74	4,466 17		144 03	74
171,200 00	11,143 08			285,405 02	280,094 85		75
				39,919 02		10,257 81	76
15,000 00	1,505 16			18,934 87	2,664 72		77
				171 00	2,115 51		78
15,621,076 19	371,240 06	49,466 66	1,038,013 37	23,636 658 68	47,940,424 92	1,590,359 27	

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Chemin de fer.	Emploi du revenu			
		Dividendes sur			Total.
		Actions préférées.	Actions ordinaires.	Autres titres.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
8	Yukon Britannique	86,080 95	10,000 00	....	96,080 95
12	Canada Méridional	....	450,000 00	....	450,000 00
16	Canadien Pacifique	7,813,555 38	18,600,000 00	....	26,413,555 38
20	Ontario Central	....	....	....	....
26	Grand-Tronc	3,586,103 45	....	....	3,586,103 45
29	Hereford	....	32,000 00	....	32,000 00
69	St-Martin	....	....	....	....
	Total	11,485,739 78	19,092,000 00	....	30,577,739 78

pour l'année close le 30 juin 1911—*Fin.*

NET.

Additions et améliorations portées au compte du revenu.	Crédits au au fond de réserve.	Divers.	Affecté aux améliorations.	Total des déductions.	Balance au — Crédit du compte des profits et pertes.	Balance au — Débit du compte des profits et pertes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	7,004 46	....	....	103,085 41	....	7,431 98	8
....	....	....	....	450,000 00	1,320,419 70	....	12
....	....	....	235,458 45	26,649 013 83	13,584,647 54	....	16
3,435 44	....	64,504 24	....	67,939 68	9,100 00	....	20
....	....	....	....	3,586,103 45	....	1,155 42	26
1,327 36	....	....	....	33,327 36	....	97,141 76	29
656 61	....	....	....	656 61	1,127 95	....	69
5,419 41	7,004 46	64,504 24	235,458 45	30,890,126 34	14,915,295 19	105,729 16	

TABLEAU 10.—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année expirée le 30 juin 1911.

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7	B
	Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés, un mille.	Milles produisant revenu, trains de voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu sur voyageurs.	Total des recettes sur voyageurs.	Total des autres recettes.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	79,446	3,225,998	75,174	19,008	88,807 15	102,376 34	28,391 90
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	21,466	761,465	3,328	40,599	30,411 10	93,538 78	153,495 20
3	Atlantic, Québec and Western	15,767	349,382	...	27,681	9,278 17	9,306 32	25 76
4	Algoma orientale	5,256	49,276	...	20,212	1,961 65	1,961 65	1,458 29
5	Baie de Quinté	97,435	1,491,055	...	163,462	34,757 35	44,128 78	6,377 93
6	Bedlington et Nelson	622	4,229	...	1,808	171 05	249 31	51
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	26,800	857,465	42,504	...	23,530 35	27,876 47	285 05
8	Yukon Britannique	8,809	645,806	1,342	57,680	57,403 38	63,752 26	5,545 54
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	66,099	1,982,976	28,170	27,990	29,375 49	34,719 00	39 89
10	Canada Méridional	1,164,571	93,881,546	1,803,015	133,246	2,211,777 99	2,827,030 21	27,021 50
11	Chemins de fer du Gouvern.-Can.—Intercolonial	3,286,942	166,122,542	2,664,854	380,434	2,772,476 73	3,361,984 09	180,354 67
12	Chemins de fer du Gouvern.-Can.—Ile P.-E.	361,458	8,114,430	143,358	182,205	156,551 06	187,281 05	10,859 62
13	Canadian Northern	1,394,361	113,506,430	2,294,519	460,115	2,756,415 06	3,214,893 66	1,190,455 34
14	Canadian Northern-Ontario	169,388	7,389,130	176,515	169,510	153,572 16	172,351 38	8,494 58
15	Canadian Northern-Quebec	483,878	15,580,374	242,498	178,119	295,245 52	326,186 15	11,081 15
16	Pacifique-Canadien	11,928,943	1,440,649,164	17,393,532	1,680,421	27,689,957 76	31,117,880 29	1,658,222 14
17	Cap-Breton	7,523	169,287	...	19,654	4,890 90	5,171 45	82 49
18	Caraquet	16,864	659,477	...	43,832	16,866 45	19,759 05	...
19	Carillon et Grenville	4,329	53,127	...	2,834	1,515 50	1,515 50	1,260 87
20	Ontario-Central	148,848	3,665,571	108,250	53,664	78,239 28	92,607 12	11,559 49
21	Crow's Nest Southern	21,147	545,257	45,115	...	20,812 80	23,927 39	913 41
22	Cumberland Railway and Coal Co	33,697	442,557	...	38,409	13,191 69	16,860 26	17 00
23	Dominion Atlantic	401,028	17,645,232	308,370	194,711	346,512 69	391,318 45	4,114 44
24	Elgin et Havelock	10,719	150,066	...	19,220	2,600 49	3,368 03	...
25	Colombie-Britannique Orientale	6,278	66,377	...	7,476	3,650 60	3,875 60	50 95
26	Grand-Tronc	10,517,109	525,533,909	7,658,227	513,164	9,495,054 79	11,369,825 94	327,277 69
27	Grand-Tronc (Canada Atlantic)	541,490	19,450,481	596,821	127,006	402,470 77	468,209 91	35,728 40
28	Halifax et Sud-Ouest	202,466	7,011,604	89,572	239,122	186,622 61	219,639 79	2,614 27
29	Hereford	28,481	743,473	33,546	21,412	15,634 57	19,182 64	896 41
30	Inverness Railway et Coal Co	39,808	922,074	...	43,321	23,900 70	25,380 07	1,279 85

31	Irondale, Bancroft et Ottawa	13,821	312,95	500	33,751	7,095 70	8,555 91	446 30
32	Kaslo et Slocan	733	8,979		1,390	531 87	569 53	69 00
33	Kent Northern	8,500	195,500		16,902	7,293 96	8,526 06	
34	Vallée Kettle	623	9,503		1,953	372 10	372 10	20 00
35	Kingston et Pembroke	87,163	2,059,524	30,962	97,956	54,299 54	65,501 45	7,035 99
36	Klondike Mines	1,832	43,184		4,526	6,633 50	7,304 25	1,204 36
37	Lotbinière et Mégantic	13,428	218,137		18,720	5,015 91	6,513 51	114 73
38	London et Port Stanley	158,859	2,888,871	64,936	15,453	33,403 27	39,226 63	1,082 88
39	Manitoba Great Northern	8,576	197,416	8,944	23,864	5,341 29	6,548 31	55 18
40	Maritime Coal, Railway et Power Co	25,348	232,288		14,562	7,389 15	8,379 85	40
41	Vallée de Massawippi	156,702	2,842,129	97,553	215	66,161 79	70,788 03	1,282 27
42	Montréal et Atlantique	317,852	8,202,609	139,332	169,335	188,303 70	221,512 03	22,338 01
43	Montréal et Province Line	171,270	2,512,850	57,435	14,766	53,024 00	60,382 89	1,751 51
44	Montréal et Vermont Junction	137,177	2,596,267	63,677		56,293 27	65,162 33	30 55
45	Morrissey, Fernie et Michel	138,450	844,545		30,914	9,369 75	9,369 75	631 81
46	Moncton et Bouctouche	20,474	430,460		20,718	8,809 62	9,784 73	67 29
47	Napierville Junction	14,461	195,675	56	16,956	4,981 38	5,767 30	314 00
48	Nelson et Fort Sheppard	25,411	759,867	37,734		27,417 01	33,555 81	3,968 25
49	New Brunswick Coal et Railway Co	21,287	436,813		69,620	11,567 42	13,216 80	12,512 14
50	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E	22,296	441,238	3,315	25,040	8,928 02	10,999 48	95 93
51	New Westminster, Midi	23,610	272,666		19,949	10,020 96	14,057 33	164 65
52	North Shore Railway Co	954	7,632		4,848	238 50	238 50	
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	8,765	59,070		15,800	1,890 26	2,203 26	
54	Ottawa et New-York	111,285	2,965,486	77,290		64,180 83	72,996 34	2,109 89
55	Père Marquette	294,278	6,198,979	286,700	2,547	125,688 74	161,037 41	9,603 84
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co							
57	Princeton Branch of Washington County	81,205	414,145	3,850	6,404	7,175 15	7,839 45	
58	Quebec Central	384,689	16,797,760	233,862	233,043	356,293 72	407,221 34	8,511 51
59	Québec et Lac Saint-Jean	311,900	11,216,693	167,598	68,281	200,842 01	233,643 42	9,989 05
60	Quebec Railway, Light and Power Co	90,431	721,639	7,312	109	9,921 58	9,921 58	2,459 72
61	Québec, Montréal et Southern	198,472	4,797,077	101,107	116,574	119,192 58	131,248 45	538 48
62	Québec Oriental	27,631	1,256,006	16,148	42,400	33,113 70	38,034 42	
63	Montagne Rouge	8,942	80,011		6,570	2,825 01	3,624 10	400 54
64	Rutland et Noyan	121,977	413,502	5,101		9,498 14	9,735 78	
65	Salisbury et Albert	13,786	310,177		38,276	8,376 55	11,079 79	447 09
66	Schomberg et Aurora	20,345	179,036		22,476	5,373 08	5,373 08	40 11
67	Stanstead, Shefford et Chambly	186,110	1,215,543	46,140	16,976	30,458 01	39,731 10	284 26
68	Tunnel Saint-Clair							
69	Saint-Laurent et Adirondack	535,191	12,581,391	172,599		214,814 01	234,664 94	6,074 03
70	St. Martins	9,363	181,595		17,260	4,512 88	5,547 94	217 72
71	Sydney et Louisburg	86,799	1,410,960	40,610		32,660 44	35,581 07	1,245 05
72	Témiscouata	72,412	2,389,515	73,894	69,820	56,802 08	65,073 10	4,850 00
73	Temiskaming et Northern Ontario	479,183	23,525,015	375,597	333	564,115 33	624,562 67	62,358 30
74	Mille-Iles	43,116	258,696		30,608	8,247 75	11,828 45	3,131 34
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	538,030	15,829,377	280,794		313,274 25	333,998 31	12,015 61
76	Vancouver, Victoria et Eastern	261,491	7,104,661	138,028	91,090	209,909 41	232,912 86	10,758 39
77	Victoria Terminal Railway et Ferry Co	72,688	66,146	828	664	2,400 05	2,428 78	70 62
78	Victoria et Sydney, C.-B	81,965	1,033,734	12,699	9,974	24,632 00	25,057 90	143 13

TABLEAU 10.—SOMMAIRE des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

	1	2	3	4	5	6	7	B
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés, un mille.	Milles produisant revenu, trains à voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu sur voyageurs.	Total des recettes sur voyageurs.	Total des autres recettes.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.
79	Wabash, Canada	590,738	37,513,229	732,600	11,975	662,368 40	697,697 29	2,695 55
80	York et Carleton	7,061	70,610	....	8,535	2,180 50	2,466 10	....
	Total	37,097,718	2,605,968,924	36,985,911	6,277,468	50,506,893 98	58,317,998 45	3,844,961 84

TABLEAU 10—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1911.—*Suite.*

Numéro.	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Total du revenu sur marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenu.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.	Milles exploités au 30 juin.
		Nombre.	Nombre.	Milles	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.
1	Alberta Ry. and Irrigation Co...	165,088	8,555,606	19,008	48,401	214,353 50	214,353 50	142,583	345,121 74	249,649 63	111·82
2	Algoma Central and Hudson	395,635	10,633,079	40,599	12,545	211,975 72	331,665 52	57,972	578,699 50	365,402 43	89 64
3	Atlantic, Quebec and Western....	13,115	401,851	27,681	2,550	15,142 99	15,142 99	30,231	24,475 07	32,051 22	52·25
4	Algoma Eastern..............	465,744	4,718,429	20,212	....	89,130 80	95,201 72	20,212	98,621 66	63,869 76	22·70
5	Baie de Quinté..............	299,718	7,791,000	163,462	9,828	165,536 18	165,536 18	173,290	216,042 89	157,860 23	89·39
6	Bedlington et Nelson..........	2,283	16,008	1,808	76	1,822 45	1,822 45	1,884	2,072 27	10,674 08	15·30
7	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson..............	42,851	2,064 541	....	21,077	36,508 39	37,206 25	63,581	65,367 77	96,856 24	69·45
8	Yukon Britannique..............	28,940	2,425,323	57,680	2,602	252,067 48	252,067 48	61,624	321,365 28	119,778 52	101·12
9	Brockville, Westport et N'W'ern.	25,815	774,450	27,990	355	32,702 02	32,744 58	57,595	67,503 47	37,491 16	45·00
10	Canada Méridional..............	6,892,022	1,094,623,993	133,246	1,896,654	6,264,803 96	6,315,307 48	3,832,915	9,169,359 19	5,544,887 76	380·04
11	Chemin de fer du Govt. Canadien (Intercolonial)............	4,254,803	1,112,203,132	380,434	4,045,290	6,401,498 80	6,479,229 63	7,090,578	10,021,568 39	9,739,690 96	1450·37
12	Chemin de fer du Govt. Canadien (Ile P.-E.)..............	109,345	3,846,066	182,205	....	144,444 77	144,444 77	329,197	342,585 44	430,446 66	269·33
13	Canadian Northern..............	4,675,405	1,385,711,579	460,115	4,031,230	11,768,493 37	11,955,363 39	6,788,269	16,360,712 39	11,033,692 00	3687·70
14	Canadian Northern, Ontario.....	506,124	39,245,162	169,510	139,866	373,559 66	382,544 28	486,210	563,390 24	541,040 21	342 90
15	Canadian Northern, Québec.....	791,199	59,247,769	178,119	215,276	740,977 16	743,662 31	641,403	1,080,929 61	975,615 19	368·81
16	Pacifique Canadien..............	22,536,214	7,859,966,837	1,680,421	21,701,893	64,359,090 40	64,822,980 69	40,822,186	97,599,083 12	63,627,293 98	10210·30
17	Cap Breton..............	5,679	90,917	19,654	....	3,514 35	3,514 35	19,654	8,768 29	18,211 45	31·00
18	Caraquet..............	27,404	1,233,180	43,832	....	35,289 76	35,289 76	43,832	55,048 81	54,846 20	84·78
19	Carillon et Grenville..........	52	676	2,834	....	79 65	79 65	2,834	2,856 02	4,811 41	13·00
20	Central Ontario..............	263,977	8,388,723	53,664	43,238	209,939 24	209,939 24	205,152	314,105 85	170,521 29	149·73
21	Crow's Nest Méridional.........	177,558	8,649,590	....	60,218	114,155 32	114,215 57	105,380	139,056 37	190,678 12	74·18
22	Cumberland Ry. and Coal Co...	122,361	1,386,896	38,409	3,963	38,499 96	38,499 96	42,372	55,377 22	53,343 11	32·00
23	Dominion Atlantique...........	282,415	12,708,675	194,711	31,761	340,018 78	340,578 78	537,009	736,011 67	497,215 12	278·87
24	Elgin et Havelock..............	14,548	209,272	19,220	....	7,620 19	7,620 19	19,220	10,988 22	10,381 61	28·00
25	Eastern Colombie-Britannique..	123,130	1,449,632	7,476	....	33,101 37	34,251 37	7,476	38,177 92	22,602 91	16·00
26	Grand-Tronc..............	16,635,352	2,958,973,320	513,164	9,340,932	20,759,014 53	21,102,974 91	17,521,716	32,800,078 54	23,149,134 89	3094·9
27	Grand-Tronc (Canada Atlantiq.).	1,554,119	177,512,282	127,006	613,605	1,332,734 52	1,431,990 11	1,337,922	1,935,928 42	1,717,820 43	456·26

TABLEAU 10.—SOMMAIRE des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	19
	Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Total du revenu des marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenu.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.	Milles exploités au 30 juin.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.
28	Halifax et Sud-Ouest	236,695	11,996,660	239,122	24,235	208,771 46	213,556 39	357,413	435,810 45	397,060 33	377·87
29	Hereford	119,207	2,716,159	21,412	19,143	42,007 69	42,008 44	74,149	62,087 49	90,778 86	52·18
30	Inverness Ry. and Coal Co.	315,313	17,658,817	43,321	69,262	180,531 56	180,570 06	112,283	207,229 98	114,040 71	60·91
31	Irondale, Bancroft and Ottawa	21,664	518,453	33,751	....	16,589 08	17,040 08	34,251	26,042 29	24,762 83	51·00
32	Kalso and Slocan	1,427	20,945	1,390	....	5,226 55	5,226 55	1,390	5,865 08	6,815 27	23·37
33	Kent Northern	8,000	184,000	16,902	....	10,313 35	10,313 35	17,010	18,839 41	13,418 00	27·00
34	Vallée Kettle	5,205	38,094	1,953	....	2,320 54	2,627 33	1,953	3,019 43	6,198 63	22·20
35	Kingston et Pembroke	127,948	5,937,651	97,956	3,479	128,349 57	148,815 02	132,863	207,280 48	165,256 93	109·80
36	Klondyke Mines	18,044	153,418	4,526	3,136	38,793 82	38,793 82	7,662	47,302 43	44,508 61	31·81
37	Lotbinière et Mégantic	47,422	530,780	18,720	....	24,258 44	24,258 44	20,044	30,886 68	30,304 13	30·00
38	London and Port Stanley	483,430	7,974,037	15,453	39,586	71,558 50	80,384 70	119,975	120,694 21	138,130 80	23·66
39	Manitoba Great Northern	57,606	3,411,866	23,864	6,020	43,475 91	43,984 01	38,904	50,587 50	69,019 51	91·77
40	Maritime Coal, Ry. and Power Co.	215,534	2,287,177	14,562	12,506	63,546 36	63,546 36	27,068	71,926 61	43,020 61	15·00
41	Vallée de Massawippi	519,632	15,006,798	215	95,752	136,823 80	138,034 15	193,520	210,104 45	176,841 05	35·46
42	Montreal and Atlantic	1,254,339	68,411,126	169,335	271,063	804,913 73	811,763 31	579,791	1,055,613 35	861,580 11	163·40
43	Montreal et Ligne Province	87,023	2,195,951	14,766	26,615	54,168 57	54,211 42	98,816	116,345 82	68,174 80	58·60
44	Montreal et Vermont Jct.	441,258	9,867,581	....	48,083	59,936 83	60,068 22	111,760	125,261 10	75,407 43	23·60
45	Morrissey, Fernie et Michel	583,712	3,560,643	30,914	....	84,035 73	98,293 29	30,914	108,294 85	92,219 60	10·85
46	Moncton et Bouctouche	24,399	436,503	20,718	....	16,317 04	16,317 04	20,718	26,169 06	23,073 16	34·00
47	Napierville Jct.	297,957	8,285,883	16,956	6,577	66,266 50	66,266 50	23,589	72,347 80	36,710 83	27·06
48	Nelson et Fort Sheppard	28,114	1,030,651	....	18,845	42,455 61	42,478 61	56,579	80,002 67	143,322 18	55·42
49	New Brunswick Coal et Ry. Co.	71,800	3,023,800	69,620	....	40,747 77	40,747 77	69,620	66,476 71	80,765 18	58·00
50	Nouveau Brunswick et Ile P.-E.	41,148	617,220	25,040	18,840	21,708 77	21,708 77	47,195	32,804 18	27,109 74	36·00
51	New Westminster Southern	43,865	547,140	19,949	....	29,739 12	29,805 62	19,949	44,027 60	28,924 93	23·73
52	North Shore Railway Co.	7,983	63,864	4,848	....	3,193 30	3,193 30	4,848	3,431 80	3,223 29	8·63
53	Nova Scotia Steel and Coal Co.	8,917	75,911	15,800	....	3,871 47	3,871 47	15,800	6,074 73	9,981 52	12·50
54	Ottawa et New York	158,601	6,198,584	....	44,914	81,429 40	81,570 83	122,212	156,677 06	159,755 97	56·90
55	Père Marquette	2,287,992	437,929,056	2,547	1,009,654	2,259,285 75	2,286,241 69	1,299,043	2,456,882 94	1,677,479 07	198·81
56	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	13,447	13,447	....	6,080	5,677 60	5,677 60	6,080	5,677 60	3,110 00	6·00
57	Princeton. Embranchemвnt de Washington	182,510	930,801	6,404	1,651	19,762 37	19,777 37	11,925	27,616 82	11,722 14	5·10

58	Québec Central	780,798	57,186,125	233,043	62,547	788,439 98	788,439 98	673,199	1,204,172 83	820,803 13	253·00
59	Québec et Lac St-Jean	328,699	29,077,304	68,281	199,185	384,691 55	386,978 83	438,864	630,611 30	587,091 22	286·50
60	Québec Ry. Light and Power Co.	143,992	1,753,871	109	23,930	53,843 91	56,522 30	31,351	68,903 60	48,916 97	27·00
61	Québec, Montreal et Sud-Ouest	309,207	13,243,347	116,574	40,984	184,061 67	185,610 24	258,665	317,397 17	300,689 42	191·91
62	Québec Oriental	25,847	1,912,965	42,400	30,122	47,922 52	47,922 52	88,670	85,965 94	84,070 09	100·00
63	Montagne Rouge	15,355	128,952	6,570	6,471	8,483 75	10,829 25	13,041	14,853 89	44,349 47	9·59
64	Rutland et Noyan	215,173	729,436	....	2,068	5,762 56	5,762 56	7,169	15,498 34	9,564 40	3·39
65	Salisbury et Albert	36,547	1,088,520	38,276	....	16,778 71	16,778 71	38,276	28,305 59	31,628 79	45·00
66	Schomberg et Aurora	9,673	116,076	22,476	....	6,200 23	6,200 23	22,476	11,613 42	14,518 28	14·40
67	Stanstead, Shefford & Chambly	464,680	2,127,264	16,976	30,889	49,460 16	49,588 15	94,005	89,603 51	79,145 72	43.00
68	Tunnel St-Clair	....	....	....	....	293,014 00	293,014 00	....	293,014 00	105,458 92	113·00
69	St-Laurent et Adirondack	827,705	30,292,047	....	124,304	323,626 53	325,020 60	297,270	565,759 57	372,302 05	46·12
70	St. Martins	12,373	187,735	17,260	....	9,429 14	9,429 14	17,260	15,194 80	12,625 24	30·00
71	Sydney et Louisburg	3,639,187	51,428,612	....	222,279	409,369 43	418,884 16	262,889	455,710 28	371,001 28	64·06
72	Témiscouata	140,335	6,329,862	69,820	11,738	140,907 46	141,190 46	155,452	211,113 56	162,181 44	113·00
73	Temiskaming et Northern Ont.	524,984	53,742,002	333	318,790	797,196 14	803,331 02	696,883	1,490,251 99	1,102,619 77	294·78
74	Mille Iles	34,503	207,018	30,608	....	22,221 78	22,221 78	30,608	37,181 57	32,781 08	6·33
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	1,891,025	73,751,225	....	182,175	812,136 62	860,076 62	464,113	1,206,090 54	682,402 97	80·15
76	Vancouver, Victoria et Eastern	907,383	23,822,055	91,090	74,608	439,570 63	446,948 78	304,363	690,620 03	627,657 75	219·40
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co.	32,958	29,981	664	517	2,288 98	2,288 98	2,009	4,788 38	2,284 42	·91
78	Victoria et Sydney, C.-B.	34,535	487,540	9,974	7,880	28,910 28	29,120 28	30,553	54,321 31	33,710 06	15·97
79	Wabash, Canada	1,379,813	326,301,134	11,975	935,525	1,696,182 77	1,701,617 31	1,680,961	2,402,010 15	1,966,561 80	
80	York et Carleton	8,422	84,220	8,535	....	3,379 00	3,379 00	8,535	5,845 10	3,846 90	10·50
	Total	79,884,282	16,048,478,295	6,277,468	46,220,813	124,743,015 31	126,570,533 52	89,716,533	188,733,493 81	131,034,784 95	

TABLEAU 11.—RELEVÉ du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année expirée le 30 juin 1911.

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7
	Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu, trains à voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Milles parcourus par les trains spéciaux.	Total des mill. parc. par des trains donnant revenu.	Milles parc. par les trains ne produisant pas revenu.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
1	Alberta Railway et Irrigation Co	75,174	19,008	48,401	....	142,583	5,343
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	3,328	40,599	12,545	1,500	57,972	5,449
3	Atlantic, Québec et Western	....	27,681	2,550	....	30,231	1,255
4	Algoma Eastern	....	20,212	....	....	20,212	....
5	Baie de Quinté	....	163,462	9,828	....	173,290	....
6	Bedlington et Nelson	....	1,808	76	....	1,884	107
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	42,504	....	21,077	....	63,581	6,559
8	Yukon Britannique	1,342	57,680	2,602	....	61,624	8,957
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	28,170	27,990	355	1,080	57,595	195
10	Canada Méridional	1,803,015	133,246	1,896,654	....	3,832,915	104,931
11	Chemins de fer du gouvernement canadien (Intercolonial)	2,664,854	380,434	4,045,290	....	7,090,578	242,540
12	Chemins de fer du gouvernement canadien (I. P.-E.)	143,358	182,205	....	3,634	329,197	12,039
13	Canadian Northern	2,294,519	460,115	4,031,230	2,405	6,788,269	548,668
14	Canadain Northern, Ontario	176,515	169,510	139,866	319	486,210	32,400
15	Canadian Northern, Québec	242,498	178,119	215,276	5,510	641,403	15,281
16	Canadian Pacific	17,393,532	1,680,421	21,701,893	46,340	40,822,186	2,140,287
17	Cape-Breton	....	19,654	....	....	19,654	....
18	Caraquet	....	43,832	....	....	43,832	....
19	Carillon et Grenville	....	2,834	....	....	2,834	....
20	Central Ontario	108,150	53,664	43,238	....	205,152	8,033
21	Crow's Nest Southern	45,115	....	60,218	47	105,380	7,537
22	Cumberland Railway and Coal Co	....	38,409	3,963	....	42,372	....
23	Dominion Atlantic	308,370	194,711	31,761	2,167	537,009	5,012
24	Elgin et Havelock	....	19,220	....	....	19,220	....
25	Eastern British Columbia	....	7,476	....	....	7,476	48
26	Grand-Tronc	7,658,227	513,164	9,340,932	9,393	17,521,716	704,986
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique	596,821	127,006	613,605	490	1,337,922	73,891
28	Halifax et Southwestern	89,572	239,122	24,235	4,484	357,413	9,543
29	Hereford	33,546	21,412	19,143	48	74,149	1,664
30	Inverness Railway and Coal Co	....	43,321	69,262	....	112,583	1,443
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	500	33,751	....	....	34,251	200
32	Kaslo et Slocan	....	1,390	....	....	1,390	....
33	Kent Northern	....	16,902	....	108	17,010	540
34	Vallée Kettle	....	1,953	....	....	1,953	....

35	Kingston et Pembroke	30,962	97,956	3,479	466	132,863	...
36	Klondike Mines	...	4,526	3,136	...	7,662	...
37	Lotbinière et Mégantic	...	18,720	...	1,324	20,0[illegible]4	...
38	London et Port Stanley	64,936	15,453	39,586	...	119,975	338
39	Manitoba Great Northern	8,944	23,864	6,020	76	38,904	340
40	Maritime Coal, Railway and Power Co	...	14,562	12,506	...	27,068	6,520
41	Vallée de Massawippi	97,553	215	95,752	...	193,520	463
42	Montréal et Atlantique	139,332	169,335	271,063	61	579,791	12,593
43	Montreal and Province Line	57,435	14,766	26,615	...	98,816	3,862
44	Montreal and Vermont Junction	63,677	...	48,083	...	111,760	621
45	Morrissey Fernie and Michel	...	30,914	...	...	30,914	...
46	Moncton and Buctouche	...	20,718	...	...	20,718	2,558
47	Napierville Junction	56	16,956	6,577	...	23,589	56
48	Nelson and Fort Sheppard	37,734	...	18,845	...	56,579	5,496
49	New Brunswick Coal and Railway Co	...	69,620	...	...	69,620	...
50	New Brunswick and Prince Edward Island	3,315	25,040	18,840	...	47,195	...
51	New Westminster Southern	...	19,949	...	...	19,949	56
52	North Shore Railway Co	...	4,848	...	...	4,848	...
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	...	15,800	...	...	15,800	...
54	Ottawa and New York	77,290	...	44,914	8	122,212	2,938
55	Père Marquette	286,700	2,547	1,009,654	142	1,299,043	6,148
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co	...	...	6,080	...	6,080	...
57	Princeton Branch of Washington County	3,850	6,404	1,651	20	11,925	424
58	Quebec Central	233,862	233,043	62,547	143,747	673,199	200,804
59	Québec et Lac St-Jean	167,598	68,281	199,185	3,800	438,864	158,115
60	Quebec Railway, Light and Power Co	7,312	109	23,930	...	31,351	1,657
61	Quebec, Montreal et Southern	101,107	116,574	40,984	...	258,665	1,542
62	Québec Oriental	16,148	42,400	30,122	...	88,670	3,60
63	Red Mountain	...	6,570	6,471	...	13,041	118
64	Rutland and Noyan	5,101	...	2,068	...	7,169	...
65	Salisbury and Albert	...	38,276	...	...	38,276	...
66	Schomberg and Aurora	...	22,476	...	...	22,476	...
67	Stanstead, Shefford and Chambly	46,140	16,976	30,889	...	94,005	9,607
68	Tunnel St-Clair	...	...	...	...	...	...
69	St. Lawrence and Adirondack	172,599	...	124,304	367	297,270	6,488
70	St. Martins	...	17,260	...	...	17,260	...
71	Sydney and Louisburg	40,610	...	222,279	...	262,889	...
72	Témiscouata	73,894	69,820	11,738	...	155,452	5,780
73	Témiskaming and Northern Ontario	375,597	333	318,790	2,163	696,883	57,088
74	Mille-Iles	...	30,608	...	...	30,608	...
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	280,794	...	182,175	1,144	464,113	27,548
76	Vancouver, Victoria and Eastern	138,028	91,090	74,608	637	304,363	7,199
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	828	664	517	...	2,009	...
78	Victoria and Sydney,, C.-B	12,699	9,974	7,880	...	30,553	...
79	Wabash, Canada	732,600	11,975	935,525	861	1,680,961	19,838
80	York and Carleton	...	8,535	...	...	8,535	...
	Total	36,985,911	6,277,468	46,220,813	232,341	89,716,533	4,478,705

TABLEAU 11.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS — Grain. — Tonnage issu du chemin.	Grain. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Grain. — Total du tonnage	Farine. — Tonn'ge issu du chemin.	Farine. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Farine. — Total du tonnage
	1	2	3	4	5	6	7
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	18,557	1,341	19,898	934	59	993
2	Algoma Central and Hudson Bay	1,017	233	1,250	153	121	274
3	Atlantic, Quebec & Western	6	340	346	117	813	930
4	Algoma Eastern	71	18	89	80	16	96
5	Bay of Quinté	854	224	1,078	374	2,453	2,827
6	Bedlington and Nelson	....	60	60	20	....	20
7	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	22,204	151	22,355	197	....	197
8	British Yukon	1,790	....	1,790	210	....	210
9	Brockville, Westport and Northwestern	85	2,441	2,526	1,478	1,698	3,176
10	Canada Southern	20,558	645,430	665,988	22,880	157,259	180,139
11	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	18,807	141,779	160,586	38,461	131,874	170,335
12	Ile-du-Princ-Edouard	15,042	341	15,383	2,673	1,117	3,790
13	Canadian-Northern	1,096,905	69,870	1,166,775	82,305	2,291	84 596
14	Canadian-Northern, Ontario	4,414	1,346	5,760	1,057	565	1,622
15	Canadian-Northern, Québec	5,950	1,207	7,157	15,270	1,697	16,967
16	Canadian-Pacific	2,605,762	264,091	2869,853	806,809	40,163	846,972
17	Cap-Breton	....	....	....	4	423	427
18	Caraquet	50	....	50	100	1,650	1,750
19	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....
20	Central Ontario	4,382	4,285	8,667	38	2,651	2,689
21	Crow's Nest Southern	129	614	743	....	146	146
22	Cumberland Rly. and Coal Co	....	253	253	24	1,288	1,312
23	Dominion Atlantic	1,034	4,463	5,497	....	....	....
24	Elgin and Havelock	150	70	220	170	700	870
25	Eastern British Columbia	....	10	10	....	32	32
26	Grand-Tronc	1,429,068	165,300	1,594,368	427,954	16,590	444,544
27	Grand-Tronc—Canada Atlantique	103,415	32,696	136,111	4,254	17,533	21,787
28	Halifax and Southwestern	2,990	5,456	8,446	3,445	4,085	7,530
29	Hereford	2,749	851	3,600	540	316	856
30	Inverness Rly. and Coal Co	23	75	98	176	2,754	2,930
31	Irondale, Bancroft and Ottawa	....	34	34	....	279	279
32	Kaslo and Slocan	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern	1,000	....	1,000	....	....	....
34	Kettle Valley	....	....	....	....	15	15
35	Kingston and Pembroke	7,998	5,144	13,142	2,549	2,782	5,331
36	Klondike Mines	....	....	....	....	....	....
37	Lotbinière and Megantic	42	109	151	30	407	437
38	London and Port Stanley	5,137	5,389	10,526	364	852	1,216
39	Manitoba Great Northern	12,635	4,006	16,641	326	45	371
40	Maritime Coal Rly. and Power Co	39	116	155	48	68	116
41	Massawippi Valley	477	26,351	26,828	216	4,566	4,782
42	Montreal et Atlantique	1,247	79,933	81,180	1,153	119,279	120,432
43	Montreal et Province Line	201	692	893	37	1,287	1,324
44	Montreal and Vermont Jct	16	81,756	81,772	31	5,555	5,586
45	Morrissey Fernie and Michel	....	....	....	....	....	....
46	Moncton and Buctouche	....	....	....	....	....	....
47	Napierville-Jonction	1,744	187	1,931	....	470	470
48	Nelson and Fort Sheppard	150	178	328	152	40	192
49	Nouveau-Brunswick Coal and Rly. Co	....	546	546	....	546	546
50	Nouveau-Brunswick and P. E. Island	....	707	707	....	390	390
51	New Westminster Southern	2,038	....	2,038	106	....	106

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

8	9	10	11	12	13	14	15	16	
AGRICOLES.									
Autres produits de la minoterie.			Foin.			Tabac.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Tonnage total des marchandises.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Tonnage total des marchandises.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Tonnage total des marchandises.	Numéro.
3,665	103	3,768	3,321	2,038	5,359	5	17	22	1
104	7	111	1,588	381	1,969	3	1	4	2
....	38	38	....	12	12	....	15	15	3
90	15	105	161	47	208	1	....	1	4
265	412	677	1,058	33	1,091	....	....	....	5
....	....	....	79	46	125	....	....	....	6
41	10	51	34	....	34	....	....	....	7
61	....	61	1,683	....	1,683	22	....	22	8
368	1,271	1,639	40	95	135	3	5	8	9
7,669	190,700	198,369	14,551	35,523	50,074	1,201	7,874	9,075	10
15,293	21,294	36,587	55,534	5,655	61,189	1,381	50	1,431	11
1,208	180	1,388	3,610	....	3,610	92	71	163	12
18,522	7,637	26,159	32,227	16,631	48,858	....	....	....	13
1,119	1,169	2,288	2,160	463	2,623	....	....	....	14
1,838	....	1,838	27,733	....	27,733	1,599	....	1,599	15
311,677	15,891	327,568	333,148	44,028	377,176	21,323	3,005	24,328	16
....	....	....	....	....	....	....	....	....	17
....	....	....	100	1.225	1,325	....	20	20	18
....	....	....	....	....	....	....	....	....	19
22	948	970	115	2,414	2,529	53	....	53	20
25	70	95	457	719	1,176	....	....	....	21
2	216	218	19	168	187	4	14	18	22
17,134	11,463	28,597	3,482	280	3,762	14	34	48	23
160	450	610	45	....	45	....	....	....	24
....	48	48	....	145	145	....	....	....	25
184,007	28,857	212,864	193,095	36,641	229,736	6,366	933	7,299	26
33,621	11,586	45,207	42,404	25,886	68,290	4	507	511	27
4,146	3,175	7,321	1,114	1,398	2,512	....	....	....	28
177	68	245	497	1	498	3	7	10	29
60	9	69	20	609	629	....	3	3	30
....	175	175	....	56	56	....	....	....	31
....	....	....	24	....	24	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
....	25	25	96	....	96	....	....	....	34
972	787	1,759	1,405	103	1,508	247	....	247	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
....	11	11	912	....	912	....	3	3	37
229	281	510	693	567	1,260	571	5	576	38
214	....	214	452	....	452	25	....	25	39
115	135	250	290	435	725	....	5	5	40
479	3,468	3,947	66	3,156	3,222	....	9	9	41
1,095	73,326	74,421	39,260	25,512	64,772	601	2,032	2,633	42
82	1,567	1,649	11,096	3,785	14,881	....	....	....	43
....	41,429	41,429	10,287	122,369	132,656	....	....	....	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	....	....	16,579	157	16,736	....	....	....	47
196	12	208	1,928	22	1,950	....	....	....	48
....	....	....	....	42	42	....	....	....	49
....	550	550	3,700	....	3,700	....	....	....	50
288	....	288	6,725	....	6,725	....	....	....	51

TABEEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

		2	3	4	5	6	7
		PRODUITS					
		Grain.			Farine.		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
52	North Shore Rly. Co.	....	....	....	....	....	....
53	Nova Scotia Steel and Coal Co.	....	1	1	....	33	33
54	Ottawa et New York	1,859	180	2,039	176	1,517	1,693
55	Père Marquette	280,650	9,722	290,372	60,495	2,488	62,983
56	Phillipsburg Rly and Quarry Co	....	15	15	....	5	5
57	Princeton Bch. of Washington County	771	....	771	42	....	42
58	Québec Central	....	9,149	9,149	....	12,812	12,812
59	Québec et Lac Saint-Jean	1,018	2,035	3,053	2,090	4,178	6,268
60	Quebec Rly. Light and Power Co	5,842	1,308	7,150	661	297	958
61	Quebec, Montreal and Southern	1,369	1,695	3,064	35	5,594	5,629
62	Québec Oriental	81	302	284	92	2,719	2,811
63	Red Mountain	37	....	37	62	....	62
64	Rutland and Noyan	....	934	934	....	1	1
65	Salisbury and Albert	....	378	378	....	1,291	1,291
66	Schomberg and Aurora	3,671	....	3,671	....	110	110
67	Stanstead, Shefford and Chambly	31	94,181	94,212	43	7,355	7,398
68	Tunnel Saint-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St. Lawrence and Adirondack	1,012	1,072	2,084	1,473	873	2,346
70	St. Martins	....	160	160	....	300	300
71	Sydney and Louisburg	74	1,420	1,494	23	3,254	3,277
72	Temiscouata	333	947	1,280	436	1,743	2,179
73	Temiskaming and Northern Ontario	2,834	5,209	8,043	4,599	1,872	6,471
74	Mille-Iles	217	218	435	61	865	926
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	2,671	11,522	14,193	2,242	39,910	42,152
76	Vancouver, Victoria and Eastern	5,978	81	6,059	2,682	85	2,767
77	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	441	372	813	384	....	384
78	Victoria and Sydney B.C.	159	666	825	....	432	432
79	Wabash (Canada)	....	158,171	158,171	....	21,140	21,140
80	York and Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total	5,697,784	1,847,732	7,545,516	1,490,331	633,749	2,124,080

pour l'année expirée le 30 juin 1191.

AGRICOLES.

8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Autres produits de la minoterie.			Foin.			Tabac.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
211	...	211	...	...	...	...	...	...	52
...	186	186	...	10	10	...	1	1	53
231	1,627	1,858	4,994	3,927	8,921	1	...	1	54
48,967	1,351	50,318	83,746	1,655	85,401	2,188	12	2,200	55
...	35	35	526	...	526	...	...	...	56
121	...	121	94	...	94	...	...	...	57
...	...	...	...	...	...	...	...	...	58
312	938	1,250	464	2,320	2,784	...	...	...	59
490	26	516	523	672	1,195	4	1	5	60
...	...	...	71,723	1,337	73,060	...	...	...	61
...	...	...	305	32	337	...	...	...	62
20	...	20	506	...	506	...	...	...	63
...	37	37	639	37,683	38,322	...	...	...	64
...	...	...	...	327	327	...	...	...	65
...	...	...	88	...	88	...	9	9	66
67	47,608	47,675	2,367	142,498	144,865	...	...	...	67
...	...	...	...	...	...	...	...	...	68
866	1,532	2,398	8,077	55,106	63,183	92	32	124	69
...	...	...	...	240	240	...	...	...	70
14	170	184	30	2,250	2,280	...	2	2	71
132	270	402	272	85	357	16	29	45	72
2,066	85	2,151	4,019	6,122	10,141	...	...	...	73
...	...	...	632	...	632	...	...	...	74
1,316	3,018	4,334	1,226	5,731	6,957	23	557	580	75
2,507	254	2,761	15,317	22	15,339	80	...	80	76
1,214	258	1,472	687	234	921	...	...	...	77
...	1,545	1,545	193	709	902	...	...	...	78
...	25,987	25,987	...	11,647	11,647	...	497	497	79
...	535	535	156	...	156	...	...	...	80
663,478	502,845	1,166,323	1,008,373	603,249	1,611,621	35,922	15,750	51,672	

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	17	18	19	20	21	22	23
		PRODUITS					
		Coton.			Fruits et légumes.		
	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonn'ge issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	....	1	1	607	1,713	2,320
2	Algoma Central and Hudson Bay	....	....	....	287	231	518
3	Atlantic, Quebec and Western	....	....	....	4	21	25
4	Algoma Eastern	....	....	....	70	3	73
5	Baie de Quinté	....	....	....	2,077	66	2,143
6	Bedlington and Nelson	....	....	....	20	....	20
7	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	....	....	....	1,721	28	1,749
8	British Yukon	....	....	....	891	....	891
9	Brockville, Westport and Northwestern	....	....	....	25	11	36
10	Canada Southern	....	20,583	20,583	7,702	110,451	118,153
11	Chemins de fer de l'Etat :—(Intercolonial).	2,447	690	3,137	24,219	7,050	31,269
12	" " (Ile-du-Prince-E.)	15	39	54	5,949	192	6,141
13	Canadian-Northern	....	....	....	16,860	19,595	36,455
14	Canadian-Northern, Ontario	....	....	....	1,251	208	1,459
15	Canadian-Northern, Québec	....	....	....	662	1,325	1,987
16	Canadien-Pacifique	19,870	7,680	27,550	275,253	56,314	331,567
17	Cap-Breton	....	....	....	....	....	....
18	Caraquet	....	....	....	20	....	20
19	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....
20	Central Ontario	62	....	62	9,105	319	9,424
21	Crow's Nest Southern	....	....	....	593	21	614
22	Cumberland Railway and Coal Co	....	....	....	69	223	292
23	Dominion Atlantic	1,071	494	1,565	1,034	....	1,034
24	Elgin and Havelock	....	....	....	20	....	20
25	Eastern British Columbia	....	....	....	....	40	40
26	Grand-Tronc	23,114	415	23,529	224,693	14,763	239,456
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	2,862	7,724	10,586	396	8,447	8,843
28	Halifax and Southwestern	....	....	....	893	105	998
29	Hereford	....	....	....	36	23	59
30	Inverness Railway and Coal Co	....	....	....	27	94	121
31	Irondale, Bancroft and Ottawa	....	....	....	....	18	18
32	Kaslo and Slocan	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern	....	....	....	....	....	....
34	Kettle Valley	....	....	....	260	....	260
35	Kingston and Pembroke	20	650	670	417	234	651
36	Klondike Mines	....	....	....	....	....	....
37	Lotbinière et Mégantic	....	....	....	41	55	96
38	London and Port Stanley	....	....	....	2,695	34	2,729
39	Manitoba Great Northern	....	....	....	365	....	365
40	Maritime Coal, Railway and Power Co	....	....	....	1	158	159
41	Massawippi Valley	....	85	85	294	67	361
42	Montréal et Atlantique	3,309	11,576	14,885	6,020	6,607	12,627
43	Montréal et Ligne Provinciale	....	....	....	....	....	....
44	Montréal and Vermont-Jct	....	....	....	67	3,622	3,689
45	Morrissey, Fernie and Michel	....	....	....	....	....	....
46	Moncton and Buctouche	....	....	....	....	....	....
47	Napierville-Jct	....	....	....	....	2,909	2,909
48	Nelson and Fort Sheppard	....	....	....	189	....	189
49	New Brunswick Coal and Railway Co	....	....	....	....	....	....
50	New Brunswick and P. E. Island	....	....	....	....	....	....
51	New Westminster Southern	....	....	....	954	....	954
52	North Shore Railway Co	....	....	....	....	....	....

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

24	25	26	27	28	29	30	31	32	
AGRICOLES—*Suite.*			PRODUITS DES ANIMAUX.						
AUTRES PRODUITS AGRICOLES.			BÉTAIL.			VIANDES PRÉPARÉES.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	...	...	5,594	791	6,385	191	19	210	1
...	...	...	1,453	273	1,726	170	76	246	2
...	...	...	159	10	169	...	83	83	3
...	...	...	2	...	2	12	6	18	4
...	...	...	2,828	101	2,929	219	550	769	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
35	...	35	261	10	271	...	...	...	7
...	...	...	2,050	...	2,050	28	...	28	8
3,293	...	3,293	2,248	81	2,329	2	22	24	9
23,738	67,497	91,235	19,752	265,692	285,444	3,067	114,486	117,553	10
6,779	3,812	10,591	15,736	3,411	19,147	5,205	7,772	12,977	11
...	...	...	3,793	109	3,902	2,841	17	2,858	12
...	...	...	48,803	5,300	54,103	4,775	592	5,367	13
...	...	...	4,584	323	4,907	182	18	200	14
...	...	...	1,044	696	1,740	...	...	...	15
26,530	14,652	41,182	375,305	52,916	428,221	168,036	6,025	174,061	16
1,286	450	1,736	80	5	85	...	...	...	17
225	250	475	45	...	45	...	...	...	18
...	...	...	12	22	34	...	...	...	19
...	...	...	4,425	64	4,489	4	...	4	20
82	...	82	42	...	42	87	...	87	21
8	282	290	24	14	38	14	13	27	22
29,469	321	29,790	1,715	152	1,867	761	89	850	23
250	200	450	50	20	70	150	15	165	24
...	...	...	...	10	10	...	...	...	25
...	...	...	406,364	38,767	445,131	96,849	534	97,383	26
477	1,044	1,521	8,255	6,134	14,389	125	2,214	2,339	27
236	77	313	378	52	430	...	...	...	28
63	1	64	289	1	290	26	13	39	29
...	...	...	298	15	313	12	8	20	30
29	...	29	219	...	219	...	31	31	31
...	...	...	...	...	...	...	...	...	32
...	...	...	500	...	500	...	...	...	33
...	...	...	...	...	...	...	...	...	34
...	...	...	1,446	295	1,741	171	26	197	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	...	5	5	...	12	12	37
96	93	189	362	3,457	3,819	...	...	...	38
15	...	15	392	59	451	48	...	48	39
...	...	...	51	18	69	...	27	27	40
...	...	...	412	899	1,311	196	1,537	1,733	41
1,431	3,549	4,980	3,717	18,771	22,488	12	91,564	91,576	42
...	...	...	731	37	768	...	...	...	43
...	3,427	3,427	41	6,805	6,846	...	...	...	44
...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
...	...	...	...	...	...	...	...	...	46
...	...	...	754	20	774	...	...	...	47
233	...	233	...	...	...	27	...	27	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	141	...	141	...	...	...	50
...	...	...	272	...	272	...	...	...	51
...	...	...	...	...	...	...	...	...	52

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	17 Nom du chemin de fer.	18 PRODUITS — Coton. Tonnage issu du chemin.	19 Coton. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	20 Coton. Total du tonnage.	21 Fruits et légumes. Tonn'ge issu du chemin.	22 Fruits et légumes. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	23 Fruits et légumes. Total du tonnage.
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	....	....	....	3	17	20
54	Ottawa et New-York	706	667	1,373	614	183	797
55	Père Marquette	2,225	5	2,230	48,874	17,053	65,927
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co	....	....	....	....	....	....
57	Embran. de Princeton, comté de Washington	....	....	....	1,905	....	1,905
58	Quebec Central	....	....	....	....	....	....
59	Québec et Lac St-Jean	....	....	....	1,403	....	1,403
60	Quebec Railway, Light and Power Co	46	3,956	4,002	338	44	382
61	Quebec, Montreal and Southern	....	....	....	191	589	780
62	Québec Oriental	....	....	....	....	....	....
63	Montagne Rouge	....	....	....	105	....	105
64	Rutland et Noyan	....	....	....	....	180	180
65	Salisbury et Albert	....	....	....	....	....	....
66	Schomberg et Aurora	....	....	....	269	....	269
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	....	....	9	3,862	3,871
68	Tunnel St-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St. Lawrence et Adirondack	562	481	1,043	3,010	294	3,304
70	St. Martins	....	....	....	80	....	80
71	Sydney et Louisburg	....	....	....	12	217	229
72	Témiscouata	2	15	17	4,334	110	4,444
73	Temiskaming and Northern Ontario	....	....	....	1,120	2,779	3,899
74	Mille-Iles	....	....	....	....	129	129
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	412	412	5,280	6,762	12,042
76	Vancouver, Victoria and Eastern	197	....	197	5,299	50	5,349
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	....	....	....	20	634	654
78	Victoria et Sydney, C.-B	....	....	....	289	375	664
79	Wabash, Canada	....	2,846	2,846	....	30,070	30,070
80	York et Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total	56,508	58,319	114,827	658,942	298,295	957,237

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

24	25	26	27	28	29	30	31	32	
AGRICOLES—*Suite.*			PRODUITS DES ANIMAUX.						
AUTRES PRODUITS AGRICOLES.			BÉTAIL.			VIANDES PRÉPARÉES.			
Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
1	158	159	11	1	12	2	1	3	53
152	79	231	1,807	23	1,830	87	....	87	54
13,734	85	13,819	32,441	1,340	33,781	10,199	....	10,199	55
....	....	....	....	....	....	....	....	....	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	57
4,763	535	5,298	6,032	....	6,032	....	....	....	58
....	....	....	780	2,340	3,120	....	....	....	59
179	1	180	599	333	932	180	1	181	60
....	....	....	1,975	93	2,068	....	....	....	61
68	....	68	145	15	160	31	6	37	62
40	....	40	29	....	29	....	....	....	63
....	54	54	....	20	20	....	....	....	64
....	....	....	70	....	70	....	....	....	65
165	....	165	1,056	....	1,056	112	....	112	66
....	5,987	5,987	76	7,569	7,645	....	....	....	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
2,283	1,686	3,969	352	38	390	594	....	594	69
....	....	....	....	....	....	....	....	....	70
132	318	450	72	520	592	53	3,450	3,503	71
....	....	....	287	225	512	50	288	338	72
1,581	2,275	3,856	3,922	3,055	6,977	735	4,502	5,237	73
....	....	....	689	85	774	....	....	....	74
1,857	3,838	5,695	1,946	6,067	8,013	21	36	57	75
1,130	....	1,130	3,318	....	3,318	1,335	....	1,335	76
....	80	80	56	106	162	99	271	370	77
80	....	80	37	125	162	44	326	370	78
....	7,069	7,069	....	40,348	40,348	....	29,838	29,838	79
....	....	....	....	....	....	....	....	....	80
120,440	117,820	238,260	970,327	467,638	1,437,965	296,752	264,468	561,220	

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises

	33	34	35	36	37	38	39
		PRODUITS					
		Autres produits provenant des marchands de provisions.			Volailles, gibier et poisson.		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co	58	214	272	16	17	33
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	31	44	75			
3	Atlantic, Québec et Western				2,620		2,620
4	Algoma Orientale	8	3	11			
5	Baie de Quinté				60		60
6	Bedlington et Nelson						
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson				162		162
8	Yukon britannique	261		261	19		19
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	2	18	20	22		22
10	Canada méridional	10,855	58,107	68,962	1,735	18,821	20,556
11	Ch. de fer du gouvernemnet—Intercolonial	18,305	13,041	31,346	19,329	17,871	37,200
12	" " Ile du P.-E.	2,486	142	2,628	3,832	46	3,878
13	Canadian-Northern	4,901	8,354	13,255	2,551	170	2,721
14	" " Ontario	729	136	865	22	180	202
15	" " Québec	475	238	713			
16	Pacifique-Canadien	64,571	6,916	71,487	35,523	16,777	52,300
17	Cap-Breton				100		100
18	Caraquet		100	100	1,800		1,800
19	Carillon et Grenville						
20	Central Ontario	778	20	798	102		102
21	Crow's Nest méridional	40		40			
22	Cumberland Railway and Coal Co		14	14	2	5	7
23	Dominion Atlantic	62	41	103	2,547	2,517	5,064
24	Elgin et Havelock				2	15	17
25	Colombie-Britannique Orientale						
26	Grand-Tronc	62,359	794	63,153	12,363	7,454	19,817
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	64	1,663	1,727	71	1,486	1,557
28	Halifax et Sud-Ouest	266	39	305	6,041	15	6,056
29	Hereford	40		40	2	7	9
30	Inverness Railway and Coal Co	17	2	19	656	176	832
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		10	10	4		4
32	Kaslo et Slocan						
33	Kent Northern						
34	Vallée Kettle						
35	Kingston et Pembroke	82	31	113	38	32	70
36	Klondike Mines						
37	Lotbinière et Mégantic				3		3
38	London et Port Stanley	1	60	61	117		117
39	Manitoba Great Northern						
40	Maritime Coal Railway et Power Co		46	46		8	8
41	Vallée de Massawippi	131	507	638		3	3
42	Montreal et Atlantic	597	10,463	11,060	7,377	3,275	10,652
43	Montreal et ligne de province						
44	Montreal et Vermont Jonction		7,839	7,839		1,402	1,402
45	Morrissey, Fernie et Michel						
46	Moncton et Bouctouche						
47	Napierville Jonction				27		27
48	Nelson et Fort Sheppard	14		14			
49	New Brunswick Coal and Railway Co						
50	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.				450		450
51	New Westminster méridionale						
52	Chemin de fer de la Côte du Nord						

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

DES ANIMAUX—*Suite.*

40	41	42	43	44	45	46	47	48	
Laine.			Cuir et peaux.			Autres produits d'animaux.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
136	28	164	95	2	97	...	...	...	1
...	...	...	5	...	5	...	...	...	2
2	3	5	24	21	45	...	...	...	3
...	...	...	...	...	...	...	...	...	4
26	73	99	4	...	4	...	...	...	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
...	...	...	218	...	218	55	...	55	7
...	...	...	...	...	...	431	...	431	8
...	...	...	84	1	85	...	...	...	9
217	16,105	16,322	1,809	22,150	23,959	9,634	52,558	62,192	10
825	505	1,330	4,729	1,272	6,001	5,899	2,188	8,087	11
37	...	37	1,041	12	1,053	...	...	...	12
...	...	...	3,050	106	3,156	...	...	...	13
...	...	...	243	11	254	...	...	...	14
...	...	...	1,127	...	1,127	5,472	...	5,472	15
5,578	2,317	7,895	42,376	16,947	59,323	102,507	21,956	124,463	16
5	...	5	14	...	14	...	...	...	17
...	...	...	...	10	10	...	40	40	18
...	...	...	...	...	...	...	...	...	19
...	...	...	108	10	118	...	...	...	20
...	...	...	...	...	...	161	...	161	21
...	...	...	19	...	19	...	...	...	22
61	...	61	170	40	210	...	...	...	23
1	...	1	30	30	60	25	20	45	24
...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
7,424	736	8,160	42,995	8,010	51,005	95,531	9,966	105,497	26
18	1,162	1,180	1,107	4,329	5,436	5,364	349	5,713	27
...	...	...	107	...	107	...	...	...	28
2	...	2	6	...	6	238	...	238	29
17	...	17	73	...	73	...	...	...	30
1	...	1	2	...	2	...	...	...	31
...	...	...	...	...	...	...	...	...	32
...	...	...	...	...	...	...	...	...	33
...	...	...	...	...	...	...	...	...	34
80	70	150	518	744	1,262	...	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	46	...	46	192	27	219	37
...	...	...	4	416	420	1	324	325	38
...	...	...	19	54	73	61	...	61	39
2	...	2	4	...	4	...	...	...	40
1	84	85	401	230	631	...	...	...	41
313	1,864	2,177	6,824	12,009	18,833	2,457	3,605	6,062	42
27	...	27	137	925	1,062	...	...	...	43
...	188	188	73	2,596	2,669	...	8,059	8,059	44
...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
...	...	...	...	...	...	...	...	...	46
...	...	...	...	32	32	...	...	...	47
...	...	...	...	...	...	184	...	184	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	120	120	...	...	...	50
...	...	...	...	...	...	...	...	...	51
...	...	...	...	...	...	...	...	...	52

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	33	34	35	36	37	38	39
		PRODUITS DES					
		Autres produits provenant des marchands de provisions.			Volailles, gibier et poisson.		
	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	....	5	5	1	5	6
54	Ottawa et New-York	9	25	34	31	7	38
55	Père Marquette	45,886	30	45,916	2,971	....	2,971
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co	....	....	....	....	....	....
57	Emb. de Princeton, Washington, comté de	....	....	....	....	....	....
58	Québec Central	....	....	....	....	....	....
59	Quebec et Lac St. Jean	....	446	446	2,249	....	2,249
60	Québec Rly. Light and Power Co	312	35	347	18	1	19
61	Quebec, Montreal and Southern	131	10	141	101	62	163
62	Québec Oriental	20	....	20	367	2,465	2,832
63	Montagne Rouge	....	....	....	....	....	....
64	Rutland et Noyan	....	....	....	....	52	52
65	Salisbury et Albert	....	....	....	....	....	....
66	Schomberg et Aurora	....	....	....	....	....	....
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	12,639	12,639	305	996	1,301
68	Tunnel St-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St. Lawrence et Adirondack	427	324	751	148	4,533	4,681
70	St. Martins	....	....	....	....	....	....
71	Sydney et Louisburg	3	275	278	27	19	46
72	Témiscouata	135	42	177	69	37	106
73	Temiskaming et Nord Ontario	....	....	....	....	....	....
74	Mille Iles	....	....	....	....	....	....
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	3,326	2,549	5,875	50	1,377	1,427
76	Vancouver, Victoria et Eastern	153	....	153	1,929	....	1,929
77	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	28	210	238	....	31	31
78	Victoria and Sydney, C. B	61	177	238	21	10	31
79	Wabash, Canada	....	26,509	26,509	....	3,449	3,449
80	York et Carleton	141	23	164	....	....	....
	Total	217,765	152,141	369,906	105,880	83,321	189,201

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

ANIMAUX—*Suite.*

40	41	42	43	44	45	46	47	48	
Laine.			Cuirs et peaux.			Autres produits d'animaux.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du Tonnage.	Numéro.
1	....	1	3	1	4	1	3	4	53
....	28	28	48	14	62	2,335	583	2,918	54
2,642	66	2,708	19,857	589	20,446	10,431	23	10,454	55
....	....	....	....	....	....	....	....	....	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	57
....	....	....	....	....	....	....	....	....	58
....	....	....	66	131	197	....	....	....	59
20	....	20	130	....	130	82	20	102	60
....	....	....	8	62	70	....	....	....	61
....	....	....	25	24	49	48	....	48	62
....	....	....	....	....	....	12	....	12	63
....	....	....	....	2	2	....	1	1	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
....	....	....	....	....	....	....	....	....	66
....	468	468	361	1,382	1,743	....	9,784	9,784	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
9	....	9	537	841	1,378	1,447	1,181	2,628	69
....	....	....	....	....	....	....	....	....	70
....	....	....	....	3	3	....	....	....	71
3	....	3	29	8	37	....	....	....	72
....	....	....	....	....	....	97	536	633	73
....	....	....	....	....	....	....	....	....	74
8	43	51	283	1,008	1,291	1,536	8,246	9,782	75
99	12	111	138	23	161	3,044	473	3,517	76
53	6	59	....	72	72	....	810	810	77
....	59	59	28	44	72	703	110	813	78
....	1,177	1,177	....	8,045	8,045	....	9,697	9,697	79
....	....	....	....	....	....	....	....	....	80
17,608	24,994	42,602	128,975	82,326	211,301	247,948	130,559	378,507	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

	49	50	51	52	53	54	55
		PRODUITS					
		HOUILLE ANTHRACITE.			HOUILLE BITUMINEUSE.		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Ry. et Irrigation Co.	6	2 96	2 96	397 65	4,073	43,838
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	....	2	2	26 12	6,116	8,728
3	Atlantic, Quebec and Western	....	3	3	3	1,125	1,128
4	Algoma Eastern	2	....	2	959	....	959
5	Baie de Quinté	120	9,758	9,878	....	42,483	42,483
6	Bedlington and Nelson	....	....	....	220	75	295
7	Brandon, Sask. et Baie-d'Hudson	6,421	....	6,421	1,289	....	1,289
8	Yukon Britannique	....	....	....	6 85	....	6 85
9	Brockville, Westport and Northwestern	220	552	772	200	979	1,179
10	Canada Southern	....	1,326,678	1,326,678	....	463,539	463,539
11	Ch. de fer du gouv.—Intercolonial	49,435	86,293	135,728	642,661	289,664	932,325
12	Ch. de fer du gouv.—Ile-du-P.-E.	319	....	319	8,654	....	8,654
13	Canadian Northern	64,562	83,317	147,879	133,537	86,624	220,161
14	Canadian Northern, Ontario	176	7,038	7,214	699	13,645	14,344
15	Canadian Northern, Québec	....	18,589	18,589	....	37,180	37,180
16	Pacifique Canadien	139,978	712,787	852,765	1,258,751	886,299	2,145,050
17	Cap-Breton	....	....	....	....	374	374
18	Caraquet	....	150	150	....	1,900	1,900
19	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....
20	Ontario Central	717	6,352	7,069	3,829	28,210	32,039
21	Crow's Nest Southern	....	....	....	1,907	20,241	22,148
22	Cumberland Ry. and Coal Co.	....	....	....	86,377	226	86,603
23	Dominion Atlantic	....	....	....	2,388	22,623	25,011
24	Elgin et Havelock	....	....	....	....	400	400
25	Colombie-Britannique Orientale	....	....	....	117,609	....	117,609
26	Grand-Tronc	1,902,398	8,185	1,910,583	1,819,841	116,414	1,936,255
27	Grand-Tronc (Canada Atlantic)	48	92,589	92,637	67	108,083	108,150
28	Halifax et Sud-Ouest	....	....	....	5,995	9,230	15,225
29	Hereford	31	36	67	....	11	11
30	Inverness Ry. et Coal Co	....	30	30	297,360	55	297,415
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	....	....	....	....	....	....
32	Kalso et Slocan	....	....	....	20	....	20
33	Kent Nord	....	....	....	1,500	....	1,500
34	Vallée Kettle	....	....	....	....	....	....
35	Kingston et Pembroke	474	1,294	1,768	138	246	384
36	Klondike Mines	....	....	....	84	....	84
37	Lotbinière et Mgéantic	....	....	....	....	84	84
38	London et Port Stanley	....	21,756	21,756	311,405	....	311,405
39	Manitoba Great Northern	2,882	....	2,882	20,232	....	20,232
40	Maritime Coal, Ry. & Power Co	....	3	3	207,025	....	207,025
41	Vallée de Massawippi	....	9,422	9,422	....	1,860	1,860
42	Montréal et Atlantic	453	8,906	9,359	82	6,695	6,777
43	Montréal et Ligne Province	....	1,231	1,231	....	18,100	18,100
44	Montreal et Vermont Junction	....	4,983	4,983	....	9,346	9,346
45	Morrissey, Fernie and Michel	....	....	....	564,072	....	564,072
46	Moncton et Bouctouche	....	....	....	2,474	....	2,474
47	Napierville Junction	....	136,667	136,667	10	5,889	5,899
48	Nelson & Fort Sheppard	....	....	....	1,004	....	1,004
49	New Brunswick Coal and Ry. Co	....	....	....	50,014	....	50,014
50	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E.	....	....	....	....	3,020	3,020
51	New Westminster Southern	....	....	....	231	....	231
52	North Shore Ry. Co.	....	....	....	7,329	....	7,329

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

DES MINES.

56	57	58	59	60	61	62	63	64	
Coke.			Minérai.			Pierre, sable et autres substances semblables.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	34,313	34,313	...	...	...	225	46	271	1
...	...	...	163,051	...	163,051	104,858	726	105,584	2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	3
124	...	124	431,793	...	431,793	12,927	...	12,927	4
2	2,829	2,831	484	87	571	4,035	295	4,330	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
147	...	147	...	...	...	35	...	35	7
...	...	...	7,344	...	7,344	58	...	58	8
20	10	30	...	...	...	381	12	393	9
5,534	238,748	244,282	...	28,094	28,094	175,739	103,920	279,659	10
4,392	21,400	25,792	23,931	3,085	27,016	168,968	11,614	180,582	11
...	...	...	...	...	...	3,311	10	3,321	12
424	1,697	2,121	50,610	159	50,769	397,551	12,571	410,122	13
3,270	2	3,272	253,265	37	253,302	8,128	6	8,134	14
...	13	13	...	59	59	18,486	2,055	20,541	15
205,328	136,202	341,530	1,476,490	272,682	1,749,172	1,631,241	221,256	1,852,497	16
...	...	...	...	...	...	...	...	...	17
...	...	...	...	...	...	1,050	...	1,050	18
...	...	...	...	...	...	...	...	...	19
840	2,386	3,226	99	1,547	1,646	967	632	1,599	20
36,344	48,498	84,842	...	...	...	626	20	646	21
...	...	...	...	...	...	82	95	177	22
...	...	...	341	24	365	26,326	49	26,375	23
...	...	...	...	...	...	400	...	400	24
...	...	...	...	...	...	160	...	160	25
298,370	562	298,932	339,006	13,158	352,164	959,395	50,572	1,009,967	26
...	576	576	1,450	4,089	5,539	6,868	26,107	32,975	27
...	...	...	18,807	...	18,807	100	...	100	28
...	...	...	...	...	...	54	20	74	29
...	...	...	...	...	...	1	...	1	30
...	...	...	...	...	...	22	...	22	31
...	...	...	...	...	...	825	...	825	32
...	...	...	...	...	...	...	...	...	33
...	...	...	2,070	...	2,070	...	...	...	34
...	25	25	18,507	474	18,981	7,891	79	7,970	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	3	12	15	8	...	8	37
...	1,601	1,601	...	84	84	177	2,786	2,963	38
...	...	...	...	...	...	106	...	106	39
...	...	...	...	...	...	168	172	340	40
...	1,283	1,283	28,587	19,271	47,858	32,607	18,976	51,583	41
8	254	262	4,187	966	5,153	38,261	2,439	40,700	42
...	...	...	...	...	...	4,793	46	4,839	43
...	...	...	...	17	17	120	1,522	1,642	44
...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
...	...	...	...	...	...	2,555	...	2,555	46
...	301	301	...	100	100	...	2,072	2,072	47
...	...	...	7,858	545	8,403	41	...	41	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	...	...	1,400	...	1,400	50
...	...	...	...	...	...	...	...	...	51
...	...	...	...	...	...	...	...	...	52

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises

	49	50	51	52	53	54	55
		PRODUITS					
		HOUILLE ANTHRACITE.			HOUILLE BITUMINEUSE.		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage
53	Nova Scotia Steel & Coal Co.	....	....	....	....	313	313
54	Ottawa & New York	33,898	....	33,898	19,953	91	20,044
55	Père Marquette	513,512	....	513,512	....	222,660	222,660
56	Phillipsburg Ry. & Quarry Co.	....	....	....	....	5,804	5,804
57	Princeton Branch of Washington County	230	....	230	31,005	....	31,005
58	Québec Central	....	3,100	3,100	....	8,800	8,800
59	Québec et Lac Saint-Jean	....	4,041	4,041	....	13,180	13,180
60	Quebec Ry., Light & Power Co.	273	....	273	12,623	....	12,623
61	Québec, Montréal et Méridional	100	26,134	26,234	224	3,058	3,282
62	Québec Oriental	....	....	....	3	2,365	2,368
63	Montagne Rouge	....	....	....	1,208	....	1,208
64	Rutland et Noyan	....	4,491	4,491	....	754	754
65	Salisbury et Albert	....	....	....	....	1,419	1,419
66	Schomberg et Aurora	....	....	....	....	1,543	1,543
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	723	723	....	2,931	2,931
68	Tunnel St. Clair	....	....	....	....	....	....
69	St-Laurent et Adirondack	273,502	485	273,987	171,895	540	172,435
70	St. Martins	....	....	....	....	320	320
71	Sydney et Louisburg	....	....	....	3,435,883	....	3435,883
72	Temiscouata	352	222	574	2,115	1,181	3,296
73	Temiskaming & Northern Ontario	8,443	9,831	18,274	50,855	68,293	119,148
74	Mille Iles	....	727	727	....	722	722
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	385,739	385,739	....	346,329	346,329
76	Vancouver, Victoria & Eastern	17	....	17	14,618	108	14,726
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	....	....	....	59	30	89
78	Victoria et Sydney, C.-B.	....	....	....	....	86	86
79	Wabash, (Canada)	....	46,885	46,885	....	317,567	317,567
80	York & Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total	2,998,569	3,019,289	6,017,858	9,331,469	3,182,903	12514,372

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

DES MINES.

56	57	58	59	60	61	62	63	64	
Coke.			Minerai.			Pierre, sable et autres substances semblables.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes e autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	26	26	53
472	....	472	1	25	26	2,012	1,060	3,072	54
3,249	....	3,249	8,838	....	8,838	39,348	7,118	46,466	55
....	....	....	....	....	....	3,013	2,125	5,138	56
....	....	....	....	....	....	3,531	....	3,531	57
....	....	....	16,514	....	16,514	222	....	222	58
....	....	....	....	15	15	1,625	....	1,625	59
2	1	3	84	38	122	62,248	122	62,370	60
....	169	169	1,473	....	1,473	5,179	3,116	8,295	61
....	....	....	....	....	....	....	....	....	62
25	....	25	2,952	173	3,125	15	....	15	63
....	22	22	....	....	....	....	5,684	5,684	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
....	....	....	....	....	....	....	....	....	66
....	....	....	....	103	103	35	2,391	2,426	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
30,878	7	30,885	141	218	359	2,030	22,356	24,386	69
....	....	....	....	....	....	160	....	160	70
....	....	....	....	....	....	7,445	1,700	9,145	71
....	....	....	....	....	....	2	3	5	72
....	....	....	45,334	220	45,554	4,692	1	4,693	73
23	87	110	....	....	....	3,246	221	3,467	74
....	229,849	229,849	....	9,300	9,300	38,532	59,808	98,340	75
96,352	102	96,454	536,697	....	536,697	15,248	....	15,284	76
....	....	....	....	....	....	6	422	428	77
....	....	....	....	....	....	220	208	428	78
....	3,722	3,722	....	7,663	7,633	....	53,040	53,040	79
6,114	55	6,169	....	....	....	....	....	....	80
691,918	724,714	1,416,632	3,439,917	362,245	3,802,162	3,799,791	617,499	4,417,290	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Suite.* AUTRES PRODUITS DES MINES.			PRODUITS BOIS DE CONSTRUCTION.		
	65	66	67	68	69	70	71
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Ry. and Irrigation Co	94	190	284	2,619	8,813	11,432
2	Algoma Central and Hudson Bay	...	...	...	4,686	522	5,208
3	Atlantic, Quebec and Western	...	...	...	2,054	829	2,883
4	Algoma Eastern	...	...	...	476	...	476
5	Baie de Quinté	...	...	...	7,886	7,510	15,396
6	Bedlington and Nelson	...	...	...	33	...	33
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	...	...	...	2,250	49	2,299
8	Yukon-Britannique	...	...	...	2,512	...	2,512
9	Brockville, Westport and Northwestern	...	...	...	2,324	422	2,746
10	Canada Southern	65,912	54,507	120,419	6,895	209,791	216,686
11	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	7,905	9,590	17,495	482,265	121,009	603,274
12	" " Ile du P.-E.	...	...	...	12,458	127	12,585
13	Canadian Northern	...	...	...	629,198	107,959	737,157
14	Canadian Northern, Ontario	...	...	...	63,238	1,780	65,018
15	Canadian Northern, Québec	...	494	494	54,762	13,691	68,453
16	Pacifique Canadien	60,562	22,802	83,364	1,941,937	314,294	2,256 231
17	Cap-Breton	...	...	...	2,387	93	2,480
18	Caraquet	...	...	...	10,260	...	10,260
19	Carillon et Grenville	...	...	...	5	...	5
20	Ontario-central	329	941	1,270	31,232	4,294	35,526
21	Crow's Nest Southern	...	...	...	46,315	...	46,315
22	Cumberland Ry. and Coal Co	...	...	...	27,353	109	27,462
23	Dominion Atlantic	...	...	...	74,762	3,332	78,094
24	Elgin and Havelock	...	...	...	8,596	2	8,598
25	Eastern British Columbia	...	...	...	3,470	...	3,470
26	Grand-Tronc	60,163	2,290	62,453	1,031,080	376,994	1,408,074
27	Grand-Tronc (Canada Atlantic)	160	2,388	2,548	266,552	49,993	316,545
28	Halifax and Southwestern	224	25	249	69,093	678	69,771
29	Hereford	40	20	60	19,892	87	19,979
30	Inverness Ry. and Coal Co	182	18	200	1,412	1,217	2,629
31	Irondale, Brancroft et Ottawa	...	...	...	5,179	...	5,179
32	Kaslo and Slocan	10	...	10	105	...	105
33	Kent Northern	...	...	...	1,000	...	1,000
34	Vallée Kettle	...	...	...	883	65	948
35	Kingston et Pembroke	...	...	...	26,880	11,636	38,516
36	Klondike Mines	...	...	...	105	...	105
37	Lotbinière et Mégantic	...	...	...	15,242	109	15,351
38	London and Port Stanley	317	1,801	2,118	898	4,389	5,287
39	Manitoba Great Northern	...	...	...	2,525	...	2,525
40	Maritime Coal Ry. and Power Co	...	...	...	946	3,888	4,834
41	Vallée de Massawippi	...	1,150	1,150	5,300	93,643	98,943
42	Montreal and Atlantic	158	3,944	4,102	32,129	53,582	85,711
43	Montreal and Province Line	...	...	...	893	16,831	17,724
44	Montreal and Vermont Junction	...	16,510	16,510	87	30,090	30,177
45	Morrissey, Fernie and Michel	...	...	...	...	17,000	17,000
46	Moncton et Buctouche	...	...	...	11,595	...	11,595
47	Napierville Junction	...	...	...	70	6,196	6,266
48	Nelson and Fort Sheppard	...	...	...	3,457	...	3,457
49	New Brunswick Coal and Ry. Co	...	...	...	16,245	...	16,245
50	New Brunswick and P. E. Island	...	...	...	22,845	...	22,845
51	New Westminster Southern	...	...	...	25,242	...	25,242

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

72	73	74	75	76	77	78	79	80	
DES FORÊTS.			MANUFACTURES.						
Autres produits de la forêt.			Pétrole et autres huiles.			Sucre.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
582	1,115	1,697	360	412	772	2,762	1,194	3,956	1
81,071	6,738	87,809	59	42	101	73	42	115	2
....	....	....	11	72	83	....	8	8	3
16,184	....	16,184	13	4	17	22	4	26	4
2,355	31,701	34,056	186	683	869	....	....	....	5
1,425	50	1,475	....	....	....	....	....	....	6
1,022	33	1,055	41	....	41	30	....	30	7
....	....	....	12	....	12	169	....	169	8
60	263	323	152	86	238	98	144	242	9
17,722	66,936	84,658	9,251	43,824	53,075	623	33,623	34,246	10
370,261	49,222	419,483	23,840	10,571	34,411	38,286	21,662	59,948	11
....	....	....	803	275	1,078	1,162	347	1,509	12
399,001	18,784	417,785	19,789	17,879	37,668	12,680	6,662	19,342	13
79,966	5,909	85,875	1,782	107	1,889	714	206	920	14
149,184	71,817	221,001	....	2,583	2,583	....	....	....	15
1,187,338	217,220	1,404,558	82,041	89,396	171,437	134,544	72,552	207,096	16
....	7	7	....	....	....	....	....	....	17
1,960	....	1,960	....	....	....	....	20	20	18
....	....	....	....	....	....	....	....	....	19
64,386	1,290	65,676	18	1,196	1,214	....	447	447	20
14,463	....	14,463	208	....	208	....	....	....	21
450	....	450	....	48	48	....	181	181	22
3,302	....	3,302	1,646	75	1,721	1,845	25	1,870	23
150	....	150	....	30	30	15	70	85	24
700	....	700	....	....	....	....	....	....	25
629,422	446,777	1,076,199	156,021	8,428	164,449	50,547	73,409	123,956	26
161,489	61,195	222,684	150	7,146	7,296	34	5,382	5,416	27
51,427	401	51,828	1,227	295	1,522	595	107	702	28
77,942	....	77,942	128	72	200	129	43	172	29
3,723	....	3,723	35	304	339	21	72	93	30
14,026	....	14,026	....	61	61	....	67	67	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
1,507	....	1,507	....	....	....	....	....	....	34
....	....	....	235	818	1,053	833	2,244	3,077	35
17,172	....	17,172	....	....	....	....	....	....	36
28,611	....	28,611	....	180	180	....	14	14	39
560	1,986	2,546	109	2,635	2,744	662	6,377	7,039	38
2,160	....	2,160	83	....	83	....	....	....	39
....	....	....	....	114	114	....	57	57	40
20,203	169,337	189,540	....	1,270	1,270	....	421	421	41
59,317	44,502	103,819	283	728	1,011	32,725	4,940	37,665	42
....	....	....	....	39	39	....	86	86	43
83	24,759	24,842	....	3,582	3,582	....	5,491	5,491	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	107,405	107,405	....	1,533	1,533	....	....	....	47
7,318	....	7,318	108	....	108	....	....	....	48
654	....	654	....	....	....	....	....	....	49
720	....	720	....	85	85	....	725	725	50
1,525	....	1,525	68	....	68	....	....	....	51

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

	65	66	67	68	69	70	71
		PRODUITS DES MINES—*Suite.*			PRODUITS		
		AUTRES PRODUITS DES MINES.			BOIS DE CONSTRUCTION.		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
52	North Shore Railway Co	....	....	....	443	....	443
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	....	43	43	7,626	9	7,635
54	Ottawa et New-York	205	817	1,022	1,597	5,105	6,702
55	Père Marquette	17,746	1,666	19,412	73,272	4,440	77,712
56	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	....	....	....	83	471	554
57	Princeton Bch. of Washington County	3,324	....	3,324	5,829	....	5,829
58	Québec Central	74,360	....	74,360	128,540	....	128,540
59	Quebec et Lac Saint-Jean	....	194	194	65,490	11,770	77,260
60	Québec Ry. Light and Power Co	....	....	....	7,479	114	7,593
61	Québec, Montréal et Southern	....	....	....	3,796	19,753	23,549
62	Québec Oriental	....	....	....	7,008	881	7,889
63	Montagne Rouge	....	....	....	838	....	838
64	Rutland et Noyan	....	1	1	....	28,418	28,418
65	Salisbury et Albert	18,636	....	18,636	11,730	....	11,730
66	Schomberg et Aurora	....	60	60	1,228	....	1,228
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	17,820	17,820	462	20,812	21,274
68	Tunnel Saint-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St-Laurent et Adirondack	757	2,675	3,432	8,294	67,221	75,515
70	St. Martins	....	....	....	7,450	....	7,450
71	Sydney et Louisburg	....	....	....	20,230	24,360	44,590
72	Témiscouata	....	....	....	101,385	786	102,171
73	Temiskaming et Northern Ontario	3,738	22	3,760	54,449	5,539	59,988
74	Mille Iles	....	....	....	232	2,407	2,639
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,009	13,336	15,345	4,155	29,096	33,251
76	Vancouver, Victoria et Eastern	4,246	....	4,246	96,990	2,847	99,837
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	....	....	....	826	5,746	6,572
78	Victoria et Sidney, C.-B	....	....	....	6,485	1,170	7,655
79	Wabash, Canada	....	9,541	9,541	....	77,256	77,256
80	York et Carleton	....	....	....	....	194	194
	Total	321,077	162,845	483,922	559,545	1,769,419	7364,964

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

72	73	74	75	76	77	78	79	80	
DES FORÊTS.			MANUFACTURES.						
AUTRES PRODUITS DE LA FORÊT.			PÉTROLE ET AUTRES HUILES.			SUCRE.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	3	3	....	18	18	....	20	20	53
6,884	16,355	23,239	1,134	44	1,178	460	39	499	54
37,623	1,923	39,546	34,828	870	35,698	31,395	6,133	37,528	55
....	180	180	....	15	15	....	....	....	56
73,251	....	73,251	159	....	159	....	....	....	57
315,976	....	315,976	....	5,433	5,433	....	3,951	3,951	58
65,727	35,799	101,526	....	425	425	....	463	463	59
29,155	....	29,155	122	94	216	297	1	298	60
3,298	115,222	118,520	....	1,210	1,210	....	91	91	61
1,017	189	1,206	9	204	213	....	10	10	62
8,318	....	8,318	....	....	....	....	....	....	63
....	130,645	130,645	....	196	196	....	....	....	64
....	....	....	64	....	64	....	....	....	65
20	....	20	....	7	7	....	87	87	66
....	16,668	16,668	....	3,832	3,832	....	5,606	5,606	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
4,299	21,795	26,094	4,725	237	4,962	41,428	106	41,534	69
1,225	....	1,225	....	....	....	....	....	....	70
137	535	672	....	730	730	2	90	92	71
....	....	....	74	286	360	131	159	290	72
116,609	47	116,656	1,329	2,543	3,872	....	....	....	73
....	....	....	....	....	....	....	....	....	74
2,675	13,452	16,127	410	14,753	15,163	148	395	543	75
6,561	1,150	7,711	3,801	421	4,222	236	....	236	76
47	10,328	10,375	1,310	113	1,423	157	4	161	77
10,464	137	10,601	....	1,423	1,423	....	161	161	78
....	28,781	28,781	....	17,600	17,600	....	7,768	7,768	79
....	....	....	....	....	....	....	....	....	80
4,152,727	1,720,656	5,873,383	346,624	245,027	591,651	352,823	261,706	614,529	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

	81	82	83	84	85	86	87
		MANUFAC-					
		EQUIPEMENTS MARITIMES.			FER NATUREL ET EN GUEUSE.		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway et Irrigation Co......	...	...	...	17	34	51
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson.....	...	...	...	66	191	257
3	Atlantic, Quebec et Western..........	...	...	...	4	93	97
4	Algoma Oriental..........	...	...	...	...	...	...
5	Baie de Quinté..........	...	...	...	15,257	28	15,285
6	Bedlington et Nelson..........	...	...	...	...	...	...
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson..........	...	...	...	...	...	...
8	British Yukon..........	102	...	102	56	...	56
9	Brockville, Westport et North-western..........	...	...	...	115	10	125
10	Canada Southern..........	...	...	...	9,720	62,480	72,200
	Chemins de fer de l'Etat :—						
11	Intercolonial..........	1,407	758	2,165	177,984	14,337	192,321
12	Ile-du-Prince-Edouard..........	1	...	1	250	62	312
13	Canadian Northern..........	...	...	...	12,477	27,580	40,057
14	Canadian Northern, Ontario..........	...	...	...	12	100	112
15	Canadian Northern, Québec..........	...	...	...	...	...	...
16	Pacifique-Canadien..........	359	25	384	97,436	136,120	233,556
17	Cap-Breton..........	...	...	...	...	...	...
18	Caraquet..........	...	...	...	...	...	...
19	Carillon et Grenville..........	...	...	...	...	...	...
20	Central Ontario..........	...	4	4	82	130	212
21	Crow's Nest Southern..........	...	...	...	...	...	...
22	Cumberland Railway et Coal Co.....	...	...	...	...	60	60
23	Dominion Atlantic..........	296	...	296	518	267	785
24	Elgin et Havelock..........	...	...	...	...	...	...
25	Colombie-Britannique orientale......	...	...	...	...	...	...
26	Grand-Tronc..........	6,112	4,077	10,189	202,516	16,168	218,684
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique....	66	2,732	2,798	799	12,683	13,482
28	Halifax et Sud-Ouest..........	...	...	...	...	...	...
29	Hereford..........	4	34	38	66	1	67
30	Inverness Railway et Coal Co........	1	16	7	15	28	43
31	Irondale, Bancroft et Ottawa..........	...	...	...	...	12	12
32	Kaslo et Slocan..........	...	...	...	...	...	...
33	Kent Northern..........	...	...	...	...	...	...
34	Vallée Kettle..........	...	...	...	...	...	...
35	Kingston et Pembroke..........	...	...	...	1	106	107
36	Klondike Mines..........	...	...	...	...	...	...
37	Lotbinière et Mégantic..........	...	...	...	...	...	...
38	London et Port Stanley..........	4	35	39	466	2,330	2,796
39	Manitoba Great Northern..........	...	...	...	...	...	...
40	Maritime Coal Railway et Power Co..........	...	...	...	50	19	69
41	Vallée de Massawippi..........	122	10	132	228	454	682
42	Montréal et Atlantique..........	...	...	...	351	7,512	2,867
43	Montréal et Ligne Provinciale..........	...	...	...	...	...	...
44	Montreal et Vermont Junction..........	...	...	...	...	...	...
45	Morrissey, Fernie et Michel..........	...	...	...	...	...	...
46	Moncton et Buctouche..........	...	...	...	...	...	...
47	Napierville Junction..........	...	...	...	...	393	393
48	Nelson et Fort Sheppard..........	...	...	...	...	...	...

pour l'année expirée le 30 juin 1911.—*Suite.*

TURES.—*Suite.*

88	89	90	91	92	93	94	95	96	
Rails de fer et d'acier,			Autres pièces moulées et machineries.			Métal en barres et en feuilles.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage,	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
2	...	2	642	998	1,640	77	14	91	1
9,101	...	9,101	458	231	689	240	15	255	2
...	...	...	173	2,299	2,472	...	...	...	3
30	...	30	224	6	230	...	...	...	4
150	35	185	207	594	801	...	2	2	5
64	5	69	10	20	30	...	...	...	6
...	...	...	922	...	922	7	12	19	7
...	...	...	3,614	...	3,614	...	...	...	8
...	42	42	25	175	200	...	26	26	9
3,975	4,535	8,510	27,156	186,802	213,958	7,303	175,395	182,698	10
83,420	5,301	88,721	64,841	4,927	69,768	166,292	1,439	167,731	11
698	15	713	297	208	505	128	89	217	12
74,327	51,564	125,891	32,821	13,777	46,608	3,181	877	4,058	13
3,944	1,402	5,346	1,278	719	1,997	546	148	694	14
...	5,252	5,252	45,140	15,053	60,193	...	...	...	15
87,233	34,435	121,668	161,945	121,802	283,747	33,276	138,097	171,373	16
...	...	...	...	...	...	...	...	...	17
...	...	...	...	40	40	...	...	...	18
...	...	...	...	...	...	...	...	...	19
347	4,418	4,765	847	2,412	3,259	67	20	87	20
488	...	488	259	35	294	93	...	93	21
...	...	...	90	111	201	...	...	...	22
97	...	97	1,762	662	2,424	414	25	439	23
...	50	50	75	10	85	...	...	...	24
...	100	100	...	75	75	...	...	...	25
165,516	12,680	178,196	117,187	14,142	131,329	89,746	113,877	203,623	26
129	5,046	5,175	576	7,621	8,197	275	1,682	1,957	27
3	80	83	875	333	1,208	...	...	...	28
53	14	67	190	49	239	46	24	70	29
96	96	192	14	164	178	1	1	2	30
...	...	...	5	210	215	...	10	10	31
...	...	...	70	...	70	...	...	...	32
...	...	...	...	...	...	...	...	...	33
...	...	...	39	20	59	...	...	...	34
52	3	55	645	2,029	2,674	...	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	80	102	182	...	4	4	37
246	...	246	45,999	307	46,306	2,770	3	2,773	38
228	...	228	881	...	881	1,068	...	1,068	39
30	252	282	12	196	208	1	44	45	40
71	1,731	1,802	732	4,015	4,747	10	579	589	41
60	11,309	11,369	7,486	9,444	16,930	850	2,600	3,450	42
...	...	...	...	387	387	...	...	...	43
...	...	...	...	7,765	7,765	...	...	...	44
...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
...	...	...	...	...	...	...	...	...	46
...	51	51	...	1,489	1,489	...	1,663	1,663	47
...	...	...	186	28	214	95	...	95	48

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	81	82	83	84	85	86	87
		MANUFAC					
		EQUIPEMENT MARITIME.			FER NATUREL ET EN GUEUSE.		
	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
49	New Brunswick Coal and Railway Co	....	....	....	....	....	....
50	New Brunswick et I.P.-E	....	....	....	....	....	....
51	New Westminster Méridional	....	....	....	....	....	....
52	North Shore Railway Co	....	....	....	....	....	....
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	....	....	....	....	3	3
54	Ottawa et New-York,	278	69	347	66	238	304
55	Père Marquette	321	15	336	5,198	1,197	6,395
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co	....	....	....	....	....	....
57	Princeton, embranchement du Comté de Washington	....	....	....	310	....	310
58	Québec Central	....	....	....	....	3,457	3,457
59	Québec et Lac Saint-Jean	....	....	....	....	....	....
60	Quebec Railway, Light and Power Co	....	53	53	604	84	688
61	Quebec, Montreal and Southern	....	13	13	1,172	1,302	2,474
62	Québec Oriental	....	....	....	24	151	175
63	Montagne Rouge	....	....	....	....	....	....
64	Rutland et Noyan	....	....	....	....	....	....
65	Salisbury et Albert	....	....	....	....	....	....
66	Schomberg et Aurora	....	....	....	....	....	....
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	....	....	....	4,250	4,250
68	Tunnel Saint-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St-Laurent et Adirondack	930	291	1,221	446	127	573
70	St. Martins	....	....	....	....	....	....
71	Sydney et Louisburg	....	....	....	....	....	....
72	Témiscouata	....	....	....	4	2	6
73	Temiskaming et Northern Onratio	....	....	....	....	....	....
74	Mille-Iles	....	....	....	....	1,269	1,269
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	....	....	....	4,006	56,419	60,425
76	Vancouver, Victoria and Eastern	....	....	....	21	27	48
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co.	....	....	....	90	....	90
78	Victoria and Sydney, C.-B	....	....	....	....	90	90
79	Wabash, (Canada)	....	297	297	....	7,560	7,560
80	York et Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total	10,003	8,419	18,422	530,427	357,374	887,801

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

TURES—*Suite.*

88	89	90	91	92	93	94	95	96	
Rails de fer et d'acier.			Autres pièces moulées et machineries.			Mét. en barres et en feuilles.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	250	250	...	115	115	...	125	125	50
166	...	166	436	...	436	20	...	20	51
...	...	...	...	...	...	...	...	...	52
...	...	...	20	68	88	...	1	1	53
76	26	102	792	362	1,154	2,489	168	2,657	54
2,479	...	2,479	67,440	1,691	69,131	724	4,662	5,386	55
...	...	...	...	412	412	...	...	...	56
62	...	62	313	...	313	28	...	28	57
...	1,320	1,320	1,600	1,363	2,963	...	4,939	4,939	58
...	5,871	5,871	1,108	3,015	4,123	...	...	...	59
1,853	...	1,853	535	187	722	122	10	132	60
116	135	251	602	2,467	3,069	13	771	784	61
...	...	...	9	2,326	2,335	...	...	...	62
15	...	15	57	...	57	38	...	38	63
...	...	...	...	3,341	3,341	...	18	18	64
...	...	...	...	...	...	...	...	...	65
...	...	...	...	26	26	...	...	...	66
...	...	...	...	...	...	...	...	...	67
...	...	...	...	...	...	...	...	...	68
52	221	273	6,027	2,613	8,640	2,602	1,221	3,823	69
...	...	...	100	140	240	...	...	...	70
700	450	1,150	45	160	205	12	210	222	71
87	1,528	1,615	144	216	360	2	29	31	72
8,041	6,279	14,320	...	...	...	...	...	...	73
624	...	624	441	117	558	866	5,419	6,285	74
532	4,664	5,196	6,367	71,993	78,360	7,180	106,723	113,903	75
928	5	933	5,146	38	5,184	5,601	16	5,617	76
108	48	156	117	207	324	206	46	252	77
...	156	156	...	344	344	...	252	252	78
...	11,412	11,412	...	36,512	36,512	...	52,271	52,271	79
...	...	...	595	581	1,176	...	...	...	80
446,199	170,781	616,980	609,667	527,551	1,137,218	326,389	613,527	939,916	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	97	98	99	100	101	102	103
		MANUFAC					
		Ciment, briques et chaux.			Instruments aratoires		
	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway and Irrigation Co...	1,171	552	1,723	651	791	1,442
2	Algoma Central and Hudson Bay....	234	216	450	....	....	....
3	Atlantic, Quebec and Western........	98	299	397	27	516	543
4	Algoma Est........................	17	20	37	....	....	....
5	Baie de Quinté....................	102,777	153	102,930	6	47	53
6	Bedlington et Nelson...............	28	....	28	....	....	....
7	Brandon, Sask. et Baie d'Hudson...	618	....	618	854	....	854
8	Yukon Britannique..................	251	....	251	....	....	....
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest..........	953	748	1,701	46	376	422
10	Canada Méridional..................	8,918	73,589	82,507	10,775	48,772	59,547
11	Ch. de fer du Gouvern.—Intercolonial	52,370	72,011	124,381	5,091	802	5,893
12	" " " Ile-P.-E....	1,539	422	1,961	631	179	810
13	Canadien du Nord..................	65,509	69,240	134,749	55,661	11,054	66,715
14	Canadian Northern, Ontario.........	1,572	189	2,761	4,054	113	4,167
15	Canadian Northern, Québec..........	77,855	....	77,855	420	181	601
16	Canadien-Pacifique..................	735,793	253,791	989,584	133,967	59,164	193,131
17	Cap-Breton.........................	....	....	....	....	26	26
18	Caraquet...........................	....	200	200	....	100	100
19	Carillon et Grenville................	....	....	....	....	....	....
20	Ontario Central.....................	250	7,854	8,104	10	90	100
21	Crow's Nest Southern...............	624	....	624	....	....	....
22	Cumberland Ry. and Coal Co........	....	99	99	....	24	24
23	Dominion Atlantique................	3,867	350	4,217	275	79	354
24	Elgin et Havelock...................	100	25	125	....	12	12
25	Colombie-Britannique Orientale.....	....	146	146	....	....	....
26	Grand-Trpnc........................	584,113	37,077	621,190	103,266	17,331	120,597
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique....	42,770	24,384	67,154	258	2,684	2,942
28	Halifax et Sud-Ouest...............	838	2,205	3,043	47	42	89
29	Hereford...........................	8,517	369	8,886	16	51	67
30	Inverness Ry. and Coal Co........	127	113	240	4	3	7
31	Irondale, Bancroft et Ottawa........	....	189	189	....	20	20
32	Kalso et Slocan.,..................	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern......................	....	....	....	....	....	....
34	Vallée Kettle.......................	....	....	....	....	....	....
35	Kingston et Pembroke...............	783	499	1,282	40	44	84
36	Klondike Mines.....................	....	....	....	....	....	....
37	Lotbinière et Mégantic..............	....	162	162	4	42	46
38	London et Port-Stanley..............	1,110	218	1,328	28	322	350
39	Manitoba Great Northern...........	297	25	322	1,171	....	1,171
40	Maritime Coal Ry. and Power Co....	....	87	87	....	10	10
41	Vallée de Massawippi................	99	367	466	55	821	876
42	Montréal et Atlantique..............	4,020	5,970	9,990	994	1,351	2,345
43	Montréal et Ligne Provinciale.......	736	1,421	2,157	....	....	....
44	Montréal et Vermont Jonction........	21	1,138	1,159	....	84	84
45	Morrissey, Fernie et Michel..........	....	....	....	....	....	....
46	Moncton et Bouctouche..............	....	....	....	....	....	....
47	Napierville Jonction................	26	2,275	2,301	....	....	....
48	Nelson et Fort-Sheppard.............	686	....	686	5	....	5
49	New Brunswick Coal & Ry Co.......	....	....	....	....	....	....
50	New Brunswick et Ile P.-E..........	....	165	165	....	350	350
51	New Westminster Méridional........	279	....	279	....	....	....
52	North Shore Railway Co.............	....	....	....	....	....	....

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

104	105	106	107	108	109	110	111	112	
TURES—*Suite.*									
WAGONS, VOITURES, OUTILS, ETC.			VINS, LIQUEURS ET BIÈRES.			MEUBLES ET EFFETS DE MÉNAGE.			
Tonnage issu de chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
178	138	316	10	52	62	1,064	627	1,691	1
41	2	43	17	....	17	304	2	306	2
22	57	79	13	39	52	144	50	194	3
....	....	....	132	....	132	172	....	172	4
1,531	45	1,576	6	63	69	301	85	386	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
199	....	199	67	....	67	78	8	86	7
13	....	13	357	....	357	27	....	27	8
12	42	54	74	81	155	398	165	563	9
26,852	13,406	50,258	1,885	17,587	19,472	2,621	17,888	20,509	10
3,512	866	4,378	3,987	2,005	5,992	7,132	3,079	10,211	11
169	59	228	221	142	363	454	194	648	12
10,975	6,987	17,962	12,382	4,776	17,158	46,654	31,908	78,562	13
215	88	303	832	321	1,153	1,429	218	1,647	14
263	113	376	682	171	853	1,008	252	1,260	15
38,046	18,869	56,915	74,647	25,657	100,304	123,353	37,884	161,237	16
....	....	....	....	2	2	....	....	....	17
....	60	60	....	80	80	40	20	60	18
....	....	....	....	....	....	....	....	....	19
....	65	65	4	273	277	802	163	965	20
20	....	20	70	....	70	45	....	45	21
....	30	30	1	108	109	134	173	307	22
332	13	345	184	3	187	1,410	356	1,766	23
....	5	5	375	....	375	10	10	20	24
....	....	....	....	....	....	6	....	62	25
31,154	6,524	37,678	63,151	400	63,551	73,179	2,931	76,110	26
2,364	1,365	3,729	107	7,235	7,342	779	4,655	5,434	27
69	39	108	1,217	308	1,525	823	57	880	28
11	4	15	14	45	59	489	50	539	29
1	....	1	22	58	80	102	64	166	30
....	17	17	....	53	53	70	34	105	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
....	....	....	....	....	....	....	....	....	34
190	38	228	564	409	973	857	116	973	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
3	14	17	....	13	13	92	48	140	37
71	396	467	....	157	157	....	190	190	38
704	....	704	75	....	75	369	7	376	39
4	29	33	1	61	62	38	40	78	40
200	381	581	114	166	280	691	817	1,508	41
239	1,105	1,344	357	4,987	5,344	2,932	1,513	4,445	42
....	....	....	....	41	41	253	....	253	43
....	....	....	....	502	502	27	3,112	3,139	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	....	....	....	....	....	34	12	46	47
....	....	....	14	....	14	24	....	24	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	120	120	....	....	....	50
....	....	....	12	....	12	10	....	10	51
....	....	....	....	....	....	....	....	....	52

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	97	98	99	100	101	102	103
		MANUFAC					
		Ciment, briques et chaux.			Instruments aratoires.		
	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
53	Nova Scotia Steel and Coal Co......	....	34	34	....	2	2
54	Ottawa et New-York...............	8,683	911	9,594	38	30	68
55	Père Marquette.....................	34,481	7,439	41,920	7,700	710	8,410
56	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.....	....	613	613	....	....	....
57	Princeton. embr.du Cté deWashington	4,060	....	4,060	....	....	....
58	Québec Central.....................	24,281	....	24,281	....	6,915	6,915
59	Québec et Lac St-Jean..............	6,009	5,722	11,731	....	520	520
60	Quebec Ry. Light and Power Co.....	2,164	116	2,280	66	11	77
61	Quebec, Montreal and Southern......	3,818	2,213	6,031	....	40	40
62	Québec Oriental....................	71	264	335	62	279	341
63	Montagne Rouge....................	....	....	....	....	....	....
64	Rutland et Noyan..................	....	47	47	....	....	....
65	Salisbury et Albert................	....	....	....	....	....	....
66	Schomberg et Aurora................	....	465	465	....	55	55
67	Stanstead, Shefford et Chambly.....	27	1,563	1,590	....	287	287
68	Tunnel St-Clair......................	....	....	....	....	....	....
69	St. Laurent et Adirondack...........	4,292	12,546	16,838	219	23	242
70	St-Martins.........................	....	....	....	....	....	....
71	Sydney et Louisburg................	980	310	1,290	....	....	....
72	Témiscouta.........................	327	697	1,024	144	257	401
73	Temiskaming and Northern Ontario.	6,427	8,395	14,822	2,794	3,989	6,783
74	Mille Iles..........................	20	347	367	....	10	10
75	Toronto, Hamilton et Buffalo........	2,858	21,6 4	4,482	45,802	1,191	46,993
76	Vancouver, Victoria et Eastern.......	12,547	13	12,560	302	....	302
77	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co...	129	1,033	1,162	114	50	164
78	Victoria et Sydney, C.-B............	180	982	1,162	....	164	164
79	Wabash, (Canada)..................	....	61,956	61,956	....	4,450	4,450
80	York et Carleton....................	....	....	....	....	....	....
	Total........................	1,810,320	684,858	2,495,178	375,597	164,464	540,061

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

TURES—*Suite.*

104	105	106	107	108	109	110	111	112	
Wagons, voitures, outils, etc.			Vins, liqueurs et bières.			Meubles et effets de ménage.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage	Numéro.
....	1	1	....	....	....	11	15	26	53
67	28	95	2,904	72	2,976	1,438	185	1,623	54
13,762	371	14,133	10,618	1	10,619	5,202	268	5,470	55
....	....	....	....	....	....	....	25	25	56
40	....	40	....	....	....	....	....	....	57
....	1,976	1,976	3,704	1,482	5,186	3,087	5,927	9,014	58
....	195	195	135	309	444	64	33	97	59
152	60	212	1,207	28	1,235	302	53	355	60
29	132	161	117	231	348	196	110	306	61
7	29	36	29	204	233	182	159	341	62
....	....	....	147	....	147	....	....	....	63
....	3	3	....	....	....	....	149	149	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
....	21	21	....	84	84	....	....	....	66
....	....	....	....	862	862	64	540	604	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
425	1,083	1,508	240	471	711	1,739	310	2,049	69
....	....	....	....	....	....	....	140	140	70
....	42	42	....	....	....	240	300	540	71
56	97	153	286	641	927	188	65	253	72
....	....	....	1,674	3,252	4,926	1,270	926	2,196	73
....	....	....	....	....	....	83	10	93	74
2,269	518	2,787	154	1,324	1,478	715	828	1,543	75
1,249	....	1,249	1,330	6	1,336	4,577	....	4,577	76
41	137	178	353	191	544	74	505	579	77
....	178	178	....	556	556	16	570	586	78
....	3,991	3991	....	14,041	14,041	....	6,880	6,880	79
....	....	....	....	....	....	....	....	....	80
135,487	69,619	205,106	184,492	89,670	274,162	287,803	124,726	412,529	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

	113	114	115	116	117	118	119
		MANUFACTURES—*Suite.*			MARCHANDISES.		
		AUTRES PRODUITS MANUFACTURÉS				—	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Alberta Railway et Irrigation Co.	3,632	6,103	9,735	5,882	2,516	8,398
2	Algoma Central et Baie-Hudson	....	....	....	1,127	678	1,805
3	Atlantic, Québec et Ouest	....	....	....	90	108	198
4	Algoma Est	476	....	476	67	13	80
5	Baie de Quinté	350	283	633	455	....	455
6	Bedlington and Nelson	....	....	....	93	4	97
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-Hud.	1,165	15	1,180	1,390	46	1,436
8	Yukon Britannique	....	....	....	6,021	....	6,021
9	Brockville, Westport et Northwes'n	253	1,022	1,275	167	568	735
10	Canada Southern	123,949	938,466	1,062,415	....	....	....
11	Ch. de fer Gouv. Can. (Intercolonial).	250,515	41,228	291,743	46,000	101,212	147,212
12	" " (Ile P.-E.)	....	....	....	....	....	....
13	Canadian Northern	45,277	50,371	95,648	12,178	86,122	98,300
14	Canadian Northern, Ontario	2,342	1,576	3,918	3,618	669	4,287
15	Canadian Northern, Québec	24,494	13,190	37,684	9,720	3,240	12,960
16	Canadien Pacifique	1,621,907	622,302	2,244,209	253,323	151,069	404,392
17	Cap-Breton	....	....	....	....	....	....
18	Caraquet	100	....	100	400	4,089	4,489
19	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....
20	Central Ontario	10,685	4,368	15,053	6,239	13,726	19,965
21	Crow's Nest Southern	966	88	1,054	2,296	34	2,330
22	Cumberland Railway and Coal Co.	....	534	534	....	....	....
23	Dominion Atlantic	1,346	822	2,168	11,977	2,042	14,019
24	Elgin et Havelock	500	350	850	....	600	600
25	Colombie-Britannique Orientale	....	35	35	....	514	514
26	Grand-Tronc	154,745	52,457	207,202	796,246	126,787	923,033
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	25,711	26,528	52,239	28,864	130,275	159,139
28	Halifax et Sud-Ouest	19,721	419	20,140	....	....	....
29	Hereford	752	87	839	2,884	815	3,699
30	Inverness Railway and Coal Co.	....	....	....	....	....	....
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	20	10	30	15	786	801
32	Kaslo et Slocan	....	....	....	....	....	....
33	Kent Northern	500	....	500	3,500	....	3,500
34	Vallée Kettle	....	....	....	225	....	225
35	Kingston et Pembroke	....	....	....	11,894	7,741	19,635
36	Klondike Mines	41	....	41	642	....	642
37	Lotbinière et Mégantic	11	63	74	112	427	539
38	London et Port Stanley	....	47	47	16,495	20,151	36,646
39	Manitoba Great Northern	1,175	....	1,175	527	34	561
40	Maritime Coal, Ry. et Power Co.	....	....	....	....	....	....
41	Vallée de Massawippi	22,650	2,833	25,483	2,898	8,040	10,938
42	Montréal et Atlantique	183,697	70,688	254,385	1,323	17,298	18,621
43	Montreal et Ligne Provinciale	....	....	....	4,287	11,079	15,366
44	Montreal and Vermont Jct.	....	....	....	516	9,901	10,417
45	Morrissey, Fernie et Michel	....	....	....	2,640	....	2,640
46	Moncton et Bouctouche	3,464	....	3,464	....	....	....
47	Napierville Jct.	16	5,274	5,290	257	1,176	1,433
48	Nelson et Fort Sheppard	242	10	252	2,336	85	2,421
49	New Brunswick Coal and Railway Co	1,250	2,503	3,753	....	....	....
50	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	....	15	15	....	2,595	2,595
51	New Westminster Méridionale	877	....	877	4,089	....	4,089
52	North Shore Railway Co.	....	....	....	....	....	....
53	Nova Scotia Steel and Coal Co.	4	86	90	24	115	139

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

120	121	122	123	124	125	A	B	C	
DIVERS.			RÉCAPITULATION.			—			
Autres denrées.			Grand total.			—			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
525	3,031	3,556	93,443	-1,645	165,088	....	....	....	1
4,910	1,026	5,936	377,719	17,916	395,635	....	....	....	2
271	419	690	5,842	7,273	13,115	....	....	....	3
1,476	....	1,476	465,589	155	465,744	....	....	....	4
15,355	39,897	55,252	159,228	140,490	299,718	....	....	....	5
31	....	31	2,023	260	2,283	....	....	....	6
1,026	....	1,026	42,489	362	42,851	....	....	....	7
273	....	273	28,940	....	28,940	....	....	....	8
458	843	1,301	13,606	12,209	25,815	....	....	....	9
34,001	306,007	340,008	684,199	6,207,823	6,892,022	....	....	....	10
96,134	20,886	117,020	3,003,578	1,251,225	4,254,803	....	....	....	11
26,105	5,131	31,236	99,819	9,526	109,345	....	....	....	12
320,658	144,590	465,248	3,710,361	965,044	4,675,405	....	....	....	13
10,512	9,079	19,591	457,353	48,771	506,124	....	....	....	14
119,189	39,730	158,919	562,373	228,826	791,199	....	....	....	15
540,635	207,433	748,068	17,214,398	5,321,816	22,536,214	....	....	....	16
107	316	423	3,983	1,696	5,679	....	....	....	17
....	1,300	1,300	16,150	11,254	27,404	....	....	....	18
3	10	13	20	32	52	....	....	....	19
24,365	7,139	31,504	165,309	98,668	263,977	....	....	....	20
701	31	732	107,041	70,517	177,558	....	....	....	21
....	3,401	3,401	114,672	7,689	122,361	....	....	....	22
32,481	7,651	40,132	224,123	58,292	382,415	....	....	....	23
....	190	190	11,274	3,274	14,548	....	....	....	24
....	30	30	121,945	1,185	123,130	....	....	....	25
1,808,363	150,633	1,958,996	14,653,719	1,981,633	16,635,352	....	....	....	26
36,983	67,985	104,968	778,936	775,183	1,554,119	....	....	....	27
13,522	3,875	17,397	204,199	32,496	236,695	....	....	....	28
161	....	161	116,087	3,120	119,207	....	....	....	29
585	4,258	4,843	305,081	10,232	315,313	....	....	....	30
....	....	....	19,592	2,072	21,664	....	....	....	31
368	5	373	1,422	5	1,427	....	....	....	32
....	....	....	8,000	....	8,000	....	....	....	33
....	....	....	5,080	125	5,205	....	....	....	34
1,899	1,423	3,322	87,826	40,122	127,948	....	....	....	35
....	....	....	18,044	....	18,044	....	....	....	36
42	45	87	45,474	1,948	47,422	....	....	....	37
6,794	6,000	12,794	398,381	85,049	483,430	....	....	....	38
4,341	....	4,341	53,376	4,230	57,606	....	....	....	39
126	595	721	208,951	6,583	215,534	....	....	....	40
5,370	19,213	24,583	122,610	397,022	519,632	....	....	....	41
61,332	23,584	84,916	506,657	747,682	1,254,339	....	....	....	42
1,410	4,786	6,196	24,683	62,340	87,023	....	....	....	43
788	25,252	26,040	12,157	429,101	441,258	....	....	....	44
....	....	....	566,712	17,000	583,712	....	....	....	45
4,311	....	4,311	24,399	....	24,399	....	....	....	46
....	2,169	2,169	19,517	278,440	297,957	....	....	....	47
732	15	747	27,179	935	28,114	....	....	....	48
....	....	....	68,163	3,637	71,800	....	....	....	49
2,560	....	2,560	31,816	9,332	41,148	....	....	....	50
527	....	527	43,865	....	43,865	....	....	....	51
....	....	....	7,983	....	7,983	....	....	....	52
2	28	30	7,710	1,207	8,917	....	....	....	53

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic

	113	114	115	116	117	118	119
		MANUFACTURES—*Suite.*			MARCHANDISES.		
		Autres produits manufacturés.			——		
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
54	Ottawa et New-York	20,440	5,487	25,927	....	....	....
55	Père Marquette	2,709	....	2,709	230,451	10,729	241,180
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co	....	....	....	....	125	125
57	Princeton, emb. du co. de Washington	52,609	....	52,609	4,764	....	4,764
58	Québec Central	38,827	11,027	49,854	14,817	47,368	62,185
59	Québec et Lac St-Jean	1,541	7,730	9,271	3,478	3,478	6,956
60	Québec Railway, Light & Power Co.	5,907	298	6,205	....	....	....
61	Québec, Montréal et Southern	25	5,462	5,487	8,114	11,344	19,458
62	Québec Oriental	263	701	964	741	1,849	2,590
63	Montagne Rouge	42	....	42	605	....	605
64	Rutland et Noyan	....	1,295	1,295	....	124	124
65	Salisbury et Albert	....	1,645	1,645	....	....	....
66	Schomberg et Aurora	....	217	217	47	197	244
67	Stanstead, Shefford et Chambly	....	....	....	303	13,272	13,575
68	Tunnel de St-Clair	....	....	....	....	....	....
69	St-Laurent et Adirondack	21,345	22,833	44,178	....	....	....
70	St. Martins	....	72	72	....	....	....
71	Sydney et Louisburg	55	370	425	....	....	....
72	Témiscouata	....	....	....	498	598	1,087
73	Temiskaming and Northern Ontario	15,970	29,399	45,369	4,330	6,649	10,979
74	Mille Iles	....	....	....	....	....	....
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	26,753	109,336	136,089	....	....	....
76	Vancouver, Victoria and Eastern	19,909	49	19,958	23,571	576	24,147
77	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	22	948	970	1,193	1,576	2,769
78	Victoria et Sydney, C.-B.	10	970	980	453	2,399	2,852
79	Wabash, Canada	....	91,562	91,562	....	99,077	99,077
80	York et Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total	2,709,260	2,131,174	4,840,434	1,534,182	903,907	2,438,089

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Fin.*

120	121	122	123	124	125	A	B	C	
DIVERS.			RÉCAPITULATION.			—			
AUTRES DENRÉES.			GRAND TOTAL.			—			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Total du tonnage.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
1,113	579	1,692	118,050	40,551	158,601	...	...	...	54
166,895	8,583	175,478	1,973,097	314,895	2,287,992	...	...	...	55
...	...	...	3,622	9,825	13,447	...	...	...	56
62	...	62	182,510	...	182,510	...	...	...	57
3,704	14,817	18,521	636,427	144,371	780,798	...	...	...	58
23,330	46,662	69,992	176,889	151,810	328,699	...	...	...	59
1,083	325	1,408	135,702	8,290	143,992	...	...	...	60
890	2,097	2,987	104,695	204,512	309,207	...	...	...	61
60	105	165	10,667	15,180	25,847	...	...	...	62
91	20	111	15,162	193	15,355	...	...	...	63
...	382	382	639	214,534	215,173	...	...	...	64
...	987	987	30,500	6,047	36,547	...	...	...	65
94	42	136	6,750	2,923	9,673	...	...	...	66
1,726	32,815	34,541	5,876	458,804	464,680	...	...	...	67
...	...	...	...	...	...	...	...	...	68
2,099	3,079	5,178	599,254	228,451	827,705	...	...	...	69
702	1,284	1,986	9,717	2,656	12,373	...	...	...	70
22,750	109,113	131,863	3,488,919	150,268	3,639,187	...	...	...	71
7,574	10,311	17,885	119,467	20,868	140,335	...	...	...	72
3,395	2,841	6,236	350,323	174,661	524,984	...	...	...	73
6,298	8,438	14,736	13,432	21,071	34,503	...	...	...	74
15,692	141,230	156,922	182,042	1,708,983	1,891,025	...	...	...	75
7,801	35	7,836	900,990	6,393	907,383	...	...	...	76
150	506	656	7,984	24,974	32,958	...	...	...	77
153	515	668	19,596	14,939	34,535	...	...	...	78
...	43,491	43,491	...	1,379,813	1,379,813	...	...	...	79
18	10	28	7,024	1,398	8,422	...	...	...	80
3,445,112	1,536,273	4,981,385	55,152,430	24,731,852	79,884,282	...	...	...	

TABLEAU 13.—RELEVÉ du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1911.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
		Locomotives.					Wagons, service des voyageurs.									
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées.	1re classe.	2e classe.	Voitures mixtes.	Emigrants.	Buffet.	Salon.	Wagons-lits.	Bagage, messageries et poste.	Autres wagons, service des voyageurs	Total.
1	Alberta Rly. and Irrigation Co.	3	3	2	8	.....	8	4	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	13
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	3	11	5	19	.....	4	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7
3	Atlantic, Quebec and Western	2	3	.....	5	.....	1	1	2	.....	.....	.....	.....	1	.....	5
4	Algoma-Est	.....	2	.....	2	1	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
5	Baie de Quinté	.....	7	.....	7	.....	6	.....	2	.....	.....	.....	.....	3	.....	11
6	Bedlington and Nelson	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	1	1	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3
8	Yukon Britannique	.....	11	.....	11	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	15
9	Brockville, Westport and Northwestern	4	.....	.....	4	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	4	10
10	Canada Méridional	63	92	35	190	.....	10	44	7	.....	2	.....	.....	23	4	90
11	Ch. de fer du Gouv.—Intercolonial	116	255	26	397	.....	124	38	85	49	12	9	41	74	5	437
12	Ch. de fer du Gouv.—Ile P.-E.	.....	29	2	31	.....	22	13	7	.....	.....	.....	.....	14	.....	56
13	Canadian Northern	60	261	21	342	.....	66	75	8	6	13	.....	23	72	.....	263
14	Canadian Northern, Ontario	10	15	1	26	26	4	7	3	.....	2	7	.....	4	.....	27
15	Canadian Northern, Québec	12	26	3	41	22	24	15	6	5	2	.....	.....	9	.....	61
16	Canadien Pacifique	470	980	187	1,637	.....	673	165	96	291	81	22	237	459	5	2,029
17	Cap-Breton	2	.....	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	4
18	Caraquet	.....	3	.....	3	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	3
19	Carillon et Grenville	2	.....	.....	2	.....	2	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5
20	Central Ontario	6	7	1	14	.....	7	1	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	12
21	Crow's Nest Southern	1	4	.....	5	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
22	Cumberland Rly. and Coal Co.	3	2	1	6	.....	2	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5
23	Dominion Atlantic	11	13	.....	24	.....	22	.....	10	.....	1	2	.....	16	.....	51
24	Elgin et Havelock	1	1	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
25	Eastern British Columbia	.....	2	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3
26	Grand-Tronc	202	608	104	914	7	418	56	96	6	20	20	.....	271	3	890
27	Grand-Tronc—Canada Atlantique	15	41	5	61	.....	15	7	7	.....	.....	3	.....	7	.....	39
28	Halifax and Southwestern	9	6	1	16	5	16	4	2	.....	.....	2	.....	7	.....	31
29	Hereford	1	2	.....	3	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3

30 Inverness Rly. & Coal Co.	2	5	1	8	1	3		1					1		5
31 Irondale, Bancroft & Ottawa		2		2				2							2
32 Kaslo & Slocan	2	1		3			3								3
33 Kent Northern	1	1		2		1									1
34 Kettle, Vallée		1		1				1							1
35 Kingston et Pembroke	4	4		8		5	2	2					3	1	13
36 Klondike Mines		3		3		1		1							2
37 Lotbinière et Mégantic		3		3			1	1							2
38 London & Port Stanley	1	2		3		2		1							3
39 Manitoba Great Northern	1	1	1	3		2		1					1		4
40 Maritime Coal Rly. & Power Co.	1	3		4				1					1	1	3
41 Massawippi, Vallée de	4	5	1	10		7							6		13
42 Montréal et Atlantique	4	8		12			7	11			2		3		23
43 Montréal et Ligne Provinciale	1	2		3		2	1								3
44 Montréal et Vermont Jct.	4	11		15		11		4					3		18
45 Morrissey, Fernie & Michel		3		3			6								6
46 Moncton et Bouctouche		3		3		2		1							3
47 Napierville Jct.		1		1			1	1							2
48 Nelson & Fort Sheppard	1	1		2		1		1							2
49 New Brunswick Coal & Rly Co.		5		5				3							3
50 Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.		3		3		2	1								3
51 New Westminster Southern		1		1		1		1							2
52 North Shore Railway Co.		1		1		1									1
53 Nova Scotia Steel & Coal Co.		1		1				1							1
54 Ottawa et New-York	3			3		2		1					1		4
55 Père Marquette	17	33	3	53		15	6	2					5		28
56 Phillipsburg Rly. & Quarry Co.		1		1				1							1
57 Princeton Branch of Washington County		1		1		1		1							2
58 Québec Central	10	17		27		13	8	7		2			10		40
59 Québec et Lac Saint-Jean	10	13	3	26		13	8	4				5	4		34
60 Quebec Rly., Light & Power Co.		5		5		4	2	2					2	12	22
61 Québec, Montreal & Southern	4	10		14			7	4					2		13
62 Québec Oriental	2	3		5		1	2						1		4
63 Montagne Rouge		1		1		1		1							2
64 Rutland & Noyan	2	1		3	3	2		1					1		4
65 Salisbury & Albert		5		5		1							2		3
66 Schomberg & Aurora	1			1		1		1							2
67 Stanstead, Shefford et Chambly	2	4		6		4	2						1		7
68 Tunnel St-Clair			6	6											
69 St-Laurent et Adirondack	4	5		9	5	5	1	1							7
70 St. Martins		2		2			1	1							2
71 Sydney et Louisburg	2	13	11	26		2	1	3							6
72 Témiscouata	5	4		9		2	2	2					2		8
73 Temiskaming & Northern Ontario	14	22	4	40		14	21						12		47
74 Mille Iles		2		2				1							1
75 Toronto, Hamilton et Buffalo	9	13	4	26		9	2	4					2		17
76 Vancouver, Victoria & Eastern	4	4	5	13		10		4					3		17
77 Victoria Terminal Rly & Ferry Co.															
78 Victoria et Sydney, C.-B.	1	1		2		2		1							3

TABLEAU 13—RELEVÉ du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
		Locomotives.					Wagons au service des voyageurs.									
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passagers.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées.	1re classe.	2e classe.	Voitures mixtes.	Emigrant.	Buffet.	Salon.	Wagons-lits.	Bagage, messageries et poste.	Autr. wagons, service des voyageurs.	Total.
79	Wabash, (Canada)	11	42	2	55	......	5	......	14	......	2	13	......	5	......	39
80	York et Carleton	1	......	......	1	......	1	......	......	......	......	......	......	1	......	2
	Total	1,125	2,659	435	4,219	70	1,601	517	434	357	137	80	306	1,045	36	4,513

TABLEAU 13—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.—*Suite.*

	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
		Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.								
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.	Wagons plate-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons-réservoirs.	Wagons à compartim. frigorifiq.	Aut. wagons, serv. des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.	Total des wagons en service.	Wagons affermés.	Service rapide de marchandises.
1	Alberta Railway et Irrigation Co.	4	8		47				59	3		5	3	4	15	87		
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	31	357		41			206	635	2	82	2	10		96	738		
3	Atlantique Québec et Western										22			25	47	52		
4	Algoma oriental	2	100	17				6	125		10		2	4	16	143	115	
5	Baie de Quinté	17	124						141		20		2	3	25	177		
6	Bedlington et Nelson							4	4							5		
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson							73	73				1	2	3	79		
8	Yukon britannique	97	74	33	12		4		220	1		1	8	3	13	248		
9	Brockville, Westport et Northwestern	8	6	1	2				17					1	1	28		
10	Canada-Southern	1,395	165	10	32	31			1,633			3	78	98	179	1,902		
	Chemins de fer de l'Etat—																	
11	Intercolonial	6,633	2,901	146	1,322	43	142	50	11,237	7	199		107	28	341	12,015		
12	Ile du Prince-Edouard	313	147	21	22	1	3	4	511	1				20	21	588		
13	Canadian-Northern	9,993	1,704	454	764		136		13,051	11	23	29	200	556	819	14,133		
14	Canadian-Northern, Ontario	240	404	15	160		1	70	890		2		18	42	62	979	967	
15	Canadian-Northern, Québec	430	131	13	33		11		618	1	69	3	13	59	145	824	444	
16	Canadien-Pacifique	36,278	7,481	3,165	2,870	84	1,329	1,404	52,602	42	1,508	61	923	2,330	4,864	59,495		288
17	Cap-Breton		14						14							18		
18	Caraquet	5	25						30							33		
19	Carillon et Grenville		2					1	3							8		
20	Central Ontario	53	182	11	10				256	1			3		4	272		
21	Crow's Nest Southern							301	301				4	4	8	311		
22	Cumberland Railway and Coal Co	2	30		483				515		12	1	1	1	15	535		
23	Dominion Atlantic	210	196	12	28				446				4	8	12	509		
24	Elgin et Havelock	2	4	1					7							8		
25	Colombie-Britannique orientale	9	10						19				1		1	23		
26	Grand-Tronc	16,249	4,037	1,489	5,273	115	944		28,107	13	683	32	453	968	2,149	31,146		
27	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	1,552	310	50	76		25		2,013	1	3		10	93	107	2,159		
28	Halifax et Sud-Ouest	94	195	2	7	1	2		301	1		1	4	18	24	356	164	
29	Hereford	60	10						70				2		2	75		
30	Inverness Railway and Coal Co	8	29		148				185				3	5	8	198		
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		4						4					1	1	7		

TABLEAU 13—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.—*Suite.*

	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
		Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.								
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wagons à bestiaux.	Wagons houille.	Wagons à réservoirs.	Wagons à compart. frigorifiq.	Autres wag., serv. des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.	Total des wagons en service.	Wagons affermés.	Service rapide des marchandises.
32	Kaslo et Slocan	26	2					14	42				1	5	6	51		
33	Kent Northern	1	1						2							3		
34	Valllée Kettle	1	2					1	4							5		
35	Kingston et Pembroke	7	43					2	52	1		1	1		3	68		
36	Klondike Mines	2	21						23							25		
37	Lotbinière et Mégantic	2	24						26				1		1	29		
38	London et Port Stanley	30	3	3	45				81				2	1	3	87		
39	Manitoba Great Northern							98	98				1		1	103		
40	Maritime Coal, Railway and Power Co		2					6	8					2	2	13		
41	Valllée de Massawippi	350	150						500				3	5	8	521		
42	Montréal et Atlantique	234	206	38			1		479				12	141	153	655		
43	Montréal et ligne provinciale	41	21		4				66				1	3	4	73		
44	Montreal and Vermont Jonction	258	131	4	21		4	1	419			2	7	17	26	463		
45	Morrissey, Fernie et Michel	7	1		50			2	60				1	1	2	68		
46	Moncton et Bouctouche	5	38						43							46		
47	Napierville Jonction															2		
48	Nelson et Fort Sheppard							48	48				1	1	2	52		
49	New Brunswick Coal and Railway Co	6	53		10				69				1	1	2	74		
50	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed	4	41						45							48		
51	New Westminster Southern							74	74							76		
52	North Shore Railway Co	1	1		3				5					1	1	7		
53	Nova Scotia Steel and Coal Co	2	15		26				43							44		
54	Ottawa et New-York	2	14						16		5		2	2	9	29		
55	Père Marquette	1,310	128	34	603		11		2,086			1	22	16	39	2,153		
56	Phillipsburg Railway and Quarry Co		1						1							2		
57	Princeton Branch of Washington County	25	10						35							37		
58	Québec Central	308	356	74	25	2	6	36	807	2		1	7		10	857		
59	Québec et Lac St-Jean	459	179	20	71		2		731	1	15	1	9	32	58	823	5	
60	Quebec Railway, Light and Power Co	31	75	1	14			48	169				1	2	3	194		
61	Québec, Montréal et Sud-Ouest	1,393	45	90			10		1,538			1	4	14	19	1,570		
62	Québec Oriental												2	3	5	9		
63	Red Mountain							26	26							28		

64	Rutland et Noyan	50	5	2	2				59				1		1	64	64	
65	Salisbury et Albert	4	29	1					34							37		
66	Schomberg et Aurora		13						13							15		
67	Stanstead, Shefford et Chambly	102	52	1	8		1		164				3	6	9	180		
68	Tuuuel St-Clair																	
69	St-Laurent et Adirondack	75	30						105			1	3	3	7	119	105	
70	St. Martins	1	6						7							9		
71	Sydney et Louisburg	16	63		1,444				1,523		12	1	8	5	26	1,555		
72	Témiscouata	82	57						139	1			2	5	8	155		
73	Temiskaming et Northern Ontario	147	483	10	12				652	3	17	2	19	34	75	774		
74	Mille-Iles		1						1							2		
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	182	73	10					265	1	15		9	13	38	320		
76	Vancouver, Victoria and Eastern							1,541	1,541				4	31	35	1,593		
77	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	2	15						17					1	1	21		
78	Victoria et Sydney, C.-B.																	
79	Wabash, (Canada)	560	25	90	100		175		950		1	1	31	10	43	1,032		
80	York et Carleton	1	4						5							7		
	Total	79,412	21,069	5,809	13,768	277	2,807	4,016	127,158	93	2,698	150	2,009	4,628	9,578	141,249	1,864	288

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	108	109	110	111	112	113	114
	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Trucks.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1	Alberta Ry. & Irrigation Co.	4	80	8	160	...	...
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	31	1,240	357	12,665	...	...
3	Atlantic, Quebec & Western	...	...	...	...	...	...
4	Algoma-Est	2	80	100	4,000	17	850
5	Bay de Quinté	17	350	124	2,780	...	...
6	Bedlington et Nelson	...	...	...	...	...	...
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hud	...	...	...	...	...	...
8	Britannique Yukon	97	1,880	74	1,420	33	660
9	Brockville, Westport & Northwest'n.	8	200	6	120	1	20
10	Canada Méridional	1,395	47,160	165	3,840	10	200
	Chemins de fer de l'Etat—						
11	Intercolonial	6,633	193,480	2,901	73,900	146	3,465
12	Ile-du-P.-E.	313	3,130	147	1,470	21	210
13	Canadian-Northern	9,993	299,790	1,704	50,215	454	13,450
14	Canadian-Northern, Ontario	240	7,200	404	12,120	15	450
15	Canadian-Northern, Québec	430	12,875	131	3,740	13	345
16	Canadien Pacifique	36,278	1,089,815	7,481	239,765	3,156	89,350
17	Cap-Breton	...	...	14	420	...	...
18	Caraquet	5	75	25	375	...	...
19	Carillon et Grenville	...	...	2	10	...	...
20	Central Ontario	53	1,270	182	4,650	11	320
21	Crow's Nest Southern	...	...	...	...	...	...
22	Cumberland Rly. & Coal Co	2	40	30	400	...	...
23	Dominion-Atlantic	210	4,635	196	4,960	12	240
24	Elgin et Havelock	2	40	4	80	1	20
25	Colombie-Britaenique Orientale	9	360	10	400	...	...
26	Grand-Tronc	16,249	463,670	4,037	106,455	1,489	40,170
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique	1,552	44,230	310	8,300	50	1,320
28	Halifax et Sud-Ouest	94	2,630	195	5,280	2	40
29	Hereford	60	1,800	10	200	...	...
30	Inverness Rly. & Coal Co	8	160	29	870	...	...
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	...	...	4	80	...	...
32	Kaslo et Slocan	26	520	2	40	...	...
33	Kent Northern	1	10	1	10	...	...
34	Vallée Kettle	1	25	2	50	...	...
35	Kingston et Pembroke	7	140	43	860	...	...
36	Klondike Mines	2	30	21	315	...	...
37	Lotbinière et Mégantic	2	45	24	720	...	...
38	London et Port Stanley	30	810	3	75	3	90
39	Manitoba Great Northern	...	...	...	...	...	...
40	Maritime Coal, Rly. & Power Co	...	...	2	40	...	...
41	Vallée de Massawippi	350	6,950	150	2,750	...	...
42	Montréal et Atlantique	234	5,650	206	5,985	38	1,020
43	Montréal et ligne provinciale	41	730	21	365	...	...
44	Montreal et Vermont Junction	258	7,670	131	3,845	4	80
45	Morrissey, Fernie et Michel	7	280	1	40	...	...
46	Moncton et Bouctouche	5	100	38	760	...	...
47	Napierville Junction	...	...	...	...	...	...
48	Nelson et Fort Sheppard	...	...	...	...	...	...
49	New Brunswick Coal & Rly. Co	6	160	53	1,330	...	...
50	New Brunswick et Ile du P.-E.	4	70	41	615	...	...
51	New Westminster Southern	...	...	...	...	...	...
52	North Shore Rly. Co	1	30	1	30	...	...
53	Nova Scotia Steel & Coal Co	2	40	15	300	...	...
54	Ottawa et New-York	2	40	14	280	...	...
55	Père Marquette	1,310	42,905	128	3,515	34	1,000
56	Philipsburg Rly. & Quarry Co	...	...	1	25	...	...

terminé le 30 juin 1911, montrant le nombre et la capacité totale.

115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	
Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Numéro.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
47	940							59	1,180	1
41	1,390					206	6,140	635	21,435	2
										3
						6	240	125	5,170	4
								141	3,130	5
						4	80	4	80	6
						73	1,460	73	1,460	7
12	240			4	80			220	4,280	8
2	40							17	380	9
32	760	31	630					1,633	52,590	10
1,322	24,635	43	1,075	142	3,935	50	1,500	11,237	301,990	11
22	330	1	10	3	30	4	40	511	5,220	12
764	30,960			136	4,080			13,051	398,495	13
160	8,000			1	30	70	2,800	890	30,600	14
33	865			11	320			618	18,145	15
2,870	130,050	84	3,480	1,329	38,040	1,404	45,020	52,602	1,635,520	16
								14	420	17
								30	450	18
						1	5	3	15	19
10	400							256	6,640	20
						301	6,020	301	6,020	21
483	6,205							515	6,645	22
28	590							446	10,425	23
								7	140	24
								19	760	25
5,273	234,540	115	2,225	944	28,220			28,107	875,280	26
76	2,820			25	750			2,013	57,420	27
7	70	1	30	2	60			301	8,110	28
								70	2,000	29
148	4,440							185	5,470	30
								4	80	31
						14	280	42	840	32
								2	20	33
						1	25	4	100	34
						2	40	52	1,040	35
								23	345	36
								26	765	37
45	1,290							81	2,265	38
						98	1,960	98	1,960	39
						6	120	8	160	40
								500	9,700	41
				1	30			479	12,685	42
4	60							66	1,155	43
21	420			4	120	1	15	419	12,150	44
50	1,500					2	60	60	1,880	45
								43	860	46
										47
						48	960	48	960	48
10	250							69	1,740	49
								45	685	50
						74	1,480	74	1,480	51
3	75							5	135	52
26	520							43	860	53
								16	320	54
603	21,120			11	325			2,086	68,865	55
								1	25	56

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	108	109	110	111	112	113	114
	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Trucks.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
57	Princeton Branch of Wash'ton Co'ty.	25	750	10	300	....	....
58	Québec Central..........................	308	7,915	356	8,190	74	1,965
59	Québec et Lac St-Jean................	459	14,200	179	4,785	20	480
60	Quebec Rly., Light & Power Co.....	31	770	75	1,500	1	20
61	Québec, Montréal et Southern.........	1,393	41,790	45	1,125	90	2,700
62	Québec Oriental..........................	....	....	....	....	....	....
63	Montagne Rouge.........................	....	....	....	....	....	....
64	Rutland et Noyan.......................	50	1,500	5	150	2	40
65	Salisbury et Albert.....................	4	40	29	435	1	10
66	Schomberg et Aurora..................	....	....	13	195	....	....
67	Stanstead, Shefford et Chambly.....	102	1,940	52	845	1	20
68	Tunnel St-Clair..........................	....	....	....	....	....	....
69	St-Laurent et Adirondack............	75	1,500	30	600	....	....
70	St. Martins...............................	1	20	6	120	....	....
71	Sydney et Louisburg...................	16	320	63	990	....	....
72	Témiscouata..............................	82	2,090	57	1,250	....	....
73	Témiskaming et Northern Ontario...	147	5,410	483	16,450	10	300
74	Mille Iles..................................	....	....	1	20	....	....
75	Toronto, Hamilton et Buffalo........	182	5,460	73	2,140	10	300
76	Vancouver, Victoria et Eastern.......	....	....	....	....	....	....
77	Victoria Terminal Rly. & Ferry Co..	....	....	....	....	....	....
78	Victoria et Sydney C.-B..............	2	40	15	300	....	....
79	Wabash, Canada..........................	560	17,770	25	890	90	2,630
80	York et Carleton.........................	1	10	4	60	....	....
	Total......................	79,412	2,343,920	21,069	600,970	5,809	161,765

terminé le 30 juin 1911, montrant le nombre et la capacité totale—*Suite.*

115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	
WAGONS A HOUILLE.		WAGONS-RÉSERVOIRS.		WAGONS A COMPARTIMENTS FRIGORIFIQUES.		AUTRES WAGONS.		TOTAL.		
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Numéro.
	Tonnes		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
......	......	......	......	......	......	......	......	35	1,050	57
25	750	2	40	6	180	36	1,080	807	20,120	58
71	1,900	......	......	2	45	......	......	731	21,410	59
14	280	......	......	......	......	48	1,440	169	4,010	60
......	......	......	......	10	300	......	......	1,538	45,915	61
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	62
......	......	......	......	......	......	26	520	26	520	63
2	80	......	......	......	......	......	......	59	1,770	64
......	......	......	......	......	......	......	......	34	485	65
......	......	......	......	......	......	......	......	13	195	66
8	160	......	......	1	20	......	......	164	2,985	67
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	68
......	......	......	......	......	......	......	......	105	2,100	69
......	......	......	......	......	......	......	......	7	100	70
1,444	27,515	......	......	......	......	......	......	1,523	28,840	71
......	......	......	......	......	......	......	......	139	3,325	72
12	480	......	......	......	......	......	......	652	22,640	73
......	......	......	......	......	......	......	......	1	40	74
......	......	......	......	......	......	......	......	265	7,920	75
......	......	......	......	......	......	1,541	30,820	1,541	30,800	76
......	......	......	......	......	......	......	......	......	20	77
......	......	......	......	......	......	......	......	17	3..	78
100	4,540	......	......	175	5,250	......	......	950	31,040	79
......	......	......	......	......	......	......	......	5	80	80
									—70	
13,768	508,215	277	7,490	2,807	81,815	4,016	102,105	127,158	3,806,28—	

TABLEAU 15—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.

Numéro.	1	2	3		4		5		6	7		8		9		10	11		12		13	
		PONTS.																				
		De pierre.							De fer.							De bois.						
	Nom du chemin de fer.	Nombre.	Longueur totale.		Longueur minimum		Longueur maximum.		Nombre.	Longueur totale.		Longueur minimum		Longueur maximum.		Nombre.	Longueur totale.		Longueur minimum		Longueur maximum.	
			Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
1	Alberta Ry. et Irrigation Co.															4	615	0	80	0	300	0
2	Algoma Central et B.-d'Hudson								2	473	0	50	0	423	0							
3	Atlantique, Québ. et Occidental								23	6,455	0	21	0	761	0							
4	Algoma Oriental								1	166	2											
5	Baie de Quinté								12	1,010	0					1	60	0	60	0	60	0
6	Bedlington et Nelson															1	75	0	75	0	75	0
7	Brandon, Sask. et B.-d'Hudson															1	252	0	252	0	252	0
8	Yukon Britannique																					
9	Brockville, Westport et N.-Ouest								1	69	0	69	0	69	0	31	306	0	3	0	65	0
10	Canada Méridional	31	545	3	8	0	60	0	56	7,122	8	11	0	1,735	0	2	117	6	9	6	108	0
11	Ch. de f. du gouv. can.: Intercol.								*397	37,106	0	10	0	1,785	6	94	4,583	2	12	0	497	0
12	" " Ile-du-P.-E.								45	4,858	0	12	0	252	0	13	2,517	6	12	0	30	0
13	Can. Northern								13	11,870	0	52	0	1,870	0	67	6,278	0	30	0	960	0
14	Can. Northern, Ontario								23	1,987	0	35	0	207	0							
15	Can. Northern, Québec								26	8,594	0	57	0	1,416	0							
16	Pacifique-Canadien	51	3,335	0	10	0	719	0	*1,081	148,923	0	10	0	5,327	0	1,096	27,112	0	2	0	1,048	0
17	Cap-Breton								4	309	0	33	0									
18	Caraquet															9	4,100	0	50	0	1,650	0
19	Carillon et Grenville															1						
20	Central Ontario								11	1,134	0	34	0	490	0	1	45	0	45	0	45	0
21	Nid du Corbeau Méridional															8	2,254	0	44	0	450	0
22	Cumberland Ry & Coal Co.								4							1						
23	Dominion Atlantique								18	4,074	0	29	0	1,207	0	8	2,263	0	40	0	586	0
24	Elgin et Havelock															3	150	0	50	0	50	0
25	Eastern, C.-B.																					
26	Grand-Tronc	87	4,662	0	10	0	300	0	867	97,403	0	8	0	6,594	0	431	15,818	0	8	0	305	0
27	Grand-Tronc, Can. Atlantique								76	10,801	0	12	0	2,180	0	50	2,440	0	12	0	196	0
28	Halifax et Sud-Ouest	1	50	0	50	0	50	0	62	5,616	3	17	0	403	0	78	1,338	0	12	0	56	0

29	Hereford					6	292 0	23 0	71 0	4	637 0	40 0	318 0
30	Inverness Ry. and Coal Co												
31	Irondale, Bancroft et Ottawa					1	90 0	90 0	90 0	16	575 0		
32	Kaslo et Slocan									14	2,330 0	6 0	330 0
33	Kent Northern	1	30 0	30 0	30 0								
34	Vallée Kettle									3	1,050 0	100 0	550 0
35	Kingston et Pembroke					12	534 0	24 0	105 0	71	603 0	4 0	47 0
36	Klondike Mines					2	486 11	80 0	406 11				
37	London et Port Stanley					6	1,751 0	55 0	596 0				
38	Lotbinière et Mégantic					1	34 0	34 0	34 0				
39	Maganetawan, Rivière												
40	Maritime Coal, Ry. & Power Co									2	310 0	110 0	200 0
41	Vallée de Massawippi	1	12 0							10	382 0	10 0	141 0
42	Man. Great Northern									1	419 0		
43	Moncton et Bouctouche									5	899 0		
44	Montréal et Atlantique	1	20 0			29	2,603 6	23 8	387 0	139	1,472 9	24 0	232 0
45	Montréal et Ligne Provinciale									4	129 0	12 0	91 0
46	Montréal et Vermont Jonction	1	20 0			1	286 0			1	9 0		
47	Morrissey, Fernie et Michel									1	900 0	900 0	900 0
48	Napierville Junction					8	255 6	13 0	55 0				
49	Nelson et Fort Sheppard					1	500 0			1	80 0		
50	New Brunsw'k Coal and Ry Co					2	320 0	100 0	220 0	6	793 0	17 0	150 0
51	New Brunswick Southern					16	1,029 0	30 0	208 0	46	969 0	7 0	246 0
52	Nouv.-Brunswick et Ile du P.-E.												
53	New Westminster Southern									1	70 0	70 0	70 0
54	North Shore												
55	Nova Scotia Steel and Coal Co					2	400 0	150 0	250 0				
56	Ottawa et New-York					5	2,606 0	20 0	2,236 0				
57	Père Marquette					9	1,755 0	16 0	1,215 0				
58	Phillipsburg Ry and Quarry Co												
59	Princeton Branch of the Wash'n Co. Ry. (U.S.)					2	721 0	253 0	468 0				
60	Québec Central					63	4,476 0	15 0	646 5				
61	Québec Oriental					1	277 0						
62	Québec et Lac St-Jean												
63	Quebec Ry. Light and Power Co					14	1,230 0	13 0	300 0				
64	Québec, Montréal et Southern					17	4,745 0	24 0	965 0				
65	Montagne Rouge												
66	Rutland et Noyan												
67	Salisbury et Albert					3				11			
68	Schomberg et Aurora												
69	Stanstead, Shefford et Chambly					1	112 0	112 0	112 0	12	437 0	8 0	336 0
70	Tunnel St-Clair												
71	St-Laurent et Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
72	St. Martins												
73	Sydney et Louisburg					11	567 0	12 0	330 0	1	13 0	13 0	13 0
74	Témiscouata					2	504 6	212 6	292 0				
75	Temiskaming et Nor. Ontario					*15	3,300 0	30 0	800 0	31	8,691 0	54 0	756 0
76	Mille Iles					5	795 0	103 0	250 0				
77	Toronto, Hamilton et Buffalo					13	1,667 6	13 6	480 0				
78	Vancouver, Victoria et Eastern									13	3,196 0	60 0	418 0

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Nom du chemin de fer.	PONTS.											
			De pierre.			De fer.				De bois.			
		Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum.
			Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
79	Victoria et Sidney												
80	York et Carleton												
	Total	174				2,980				2,293			

TABLEAU 15—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

Numéro.	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
		PONTS.								CHEVALETS.			
	Nom du chemin de fer.	COMBINAISON.				TOTAL.				—			
		Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum
			Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
1	Alberta Railway and Irrigation Co.	.....	....	....	....	4	615 0	80 0	300 0	4	3,420 0	90 0	1,515 0
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	2	991 0	129 0	510 0	4	1,464 0	....	....	45	12,191 0	....	....
3	Atlantic, Québec et Occidentale	.....	....	....	....	23	6,455 0	21 0	761 0	8	2,927 0	210 0	481 0
4	Algoma-Est	.....	....	....	....	1	166 2	....	....	15	3,112 3	26 0	585 0
5	Baie de Quinté	.....	....	....	....	13	1,070 0	....	....	.....	....	....	....
6	Bedlington et Nelson	.....	....	....	....	1	75 0	75 0	75 0	12	3,407 0	65 0	767 0
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	.....	....	....	....	1	252 0	252 0	252 0	28	3,183 0	56 0	418 0
8	Yukon-Britannique	1	150 0	150 0	150 0	1	150 0	....	....	37	4,732 0	16 0	702 0
9	Brockville, Westport and Northwestern	19	179 0	6 0	12 0	51	554 0	....	....	2	1,275 0	575 0	700 0
10	Canada Méridional	.....	....	....	....	89	7,785 5	....	....	29	1,099 4	9 2	121 0
	Ch. de fer du gouvernement canadien :—												
11	Intercolonial	.....	....	....	....	491	41,689 2	....	....	22	9,669 4	41 0	W 2,964 0
12	Ile-du-P.-E.	.....	....	....	....	58	5,110 0	....	....	.....	....	....	....
13	Canadian Northern	.....	....	....	....	80	18,148 0	....	....	1,566	145,707 0	15 0	3,750 0
14	Canadian Northern, Ontario	23	8,833 0	65 0	1,360 0	46	10,820 0	....	....	181	29,471 0	14 0	924 0
15	Canadian Northern, Québec	15	9,183 0	140 0	3,485 0	41	17,777 0	....	....	66	8,263 0	10 0	450 0
16	Pacifique-Canadien	22	12,241 0	81 0	2,714 0	2,250	191,611 0	....	....	1,454	188,227 0	5 0	9,085 0
17	Cap-Breton	.....	....	....	....	4	309 0	....	....	1	200 0	....	....
18	Caraquet	.....	....	....	....	9	4,100 0	....	....	.....	....	....	....
19	Carillon et Grenville	.....	....	....	....	1	....	....	....	.....	....	....	....
20	Ontario Central	.....	....	....	....	12	1,179 0	....	....	.....	....	....	....
21	Nid du Corbeau, méridional	.....	....	....	....	8	2,254 0	....	....	34	9,539 0	14 0	1,712 0
22	Cumberland Railway and Coal Co.	.....	....	....	....	5	....	....	....	.....	....	....	....
23	Atlantique Dominion	.....	....	....	....	26	6,337 0	....	....	29	8,418 0	28 0	350 0
24	Colombie-Britannique, méridional	.....	....	....	....	.....	....	....	....	6	552 0	52 0	109 0
25	Elgin and Havelock	.....	....	....	....	3	150 0	....	....	6	1,060 0	....	....
26	Grand-Tronc	81	5,041 0	10 0	560 0	1,466	122,924 0	....	....	22	1,505 0	24 0	123 0
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique	5	2,240 0	156 0	1,053 0	131	15,481 0	....	....	26	3,937 0	12 0	627 0

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.—*Suite.*

Numéros.	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
		PONTS.								CHEVALETS.			
	Non du chemin de fer.	COMBINAISON.				TOTAL.				—			
		Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Langueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum
			Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
28	Halifax and Southwestern					141	7,004 3			52	8,095 0	13 0	804 0
29	Hereford					10	929 0			2	478 0	119 0	359 0
30	Inverness Railway and Coal Co												
31	Irondale, Bancroft et Ottawa					17	665 0						
32	Kaslo et Slocan					14	2,330 0						
33	Kent Northern					1	30 0						
34	Vallée Kettle					3	1,050 0						
35	Kingston et Pembroke					83	1,137 0						
36	Klondike Mines					2	486 11			15	2,965 6	32 0	425 0
37	London et Port-Stanley					6	1,751 0						
38	Lotbinière et Mégantic					1	340 0			1	600 0	600 0	600 0
39	Rivière Magnetawan	1	215 0	215 0	215 0	1	215 0			1	162 0	162 0	162 0
40	Maritime Coal, Railway and Power Co					2	310 0						
41	Vallée de Massawippi					11	394 0			7	873 0	40 0	223 0
42	Manitoba Great Northern					1	419 0			64	6,870 0	28 0	592 0
43	Moncton et Bouctouche					5	899 0			5	2,290 0		
44	Montréal et Atlantique	3	411 6	76 2	243 0	172	4,507 9			263	5,469 1	5 0	185 4
45	Montréal et Ligne Provinciale	15	963 0	8 0	724 0	19	1,092 0			42	1,229 0	8 0	118 0
46	Montréal et Vermont Junction					3	315 0			7	150 0	14 0	36 0
47	Morrissey, Fernie et Michel					1	900 0			4	995 0	20 0	500 0
48	Napierville Junction					8	255 6						
49	Nelson and Fort Sheppard					2	580 0			43	5,268 0	14 0	504 0
50	New Brunswick Coal and Railway Co					8	1,113 0			21	4,567 0	40 0	500 0
51	New Brunswick Southern					62	1,998 0						
52	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E												
53	New Westminster Southern					1	70 0			11	1,460 0	11 0	542 0
54	North Shore												
55	Nova Scotia Steel and Coal Co					2	400 0						
56	Ottawa et New-York					5	2,606 0			9	626 0	15 0	107 0

57	Père Marquette					9	1,755 0			78	853 0	8 0	245 0
58	Phillipsburg Railway and Quarry Co												
59	Embranchement de Princeton					2	721 0			1	48 0	48 0	48 0
60	Québec Central					63	4,476 0						
61	Québec Oriental	1	950 0			2	1,227 0						
62	Québec et Lac St-Jean												
63	Quebec Railway, Light and Power Co					14	1,230 0			1	50 0	50 0	50 0
64	Québec, Montréal et Sud-Ouest					17	4,745 0	24 0	965 0	23	3,890 0	22 0	1,001 0
65	Montagnes Rouges									9	1,597 0	14 0	432 0
66	Rutland et Noyan												
67	Salisbury et Albert					14	185 0						
68	Schomberg et Aurora												
69	Stanstead, Shefford et Chambly					13	549 0			21	2,396 0	8 0	1,539 0
70	Tunnel St-Clair												
71	St-Laurent et Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
72	St. Martins												
73	Sydney et Louisburg					12	580 0			13	2,180 0		
74	Témiscouata	11	2,041 0	112 0	477 0	13	2,545 0			35	4,556 0	28 0	562 0
75	Temiskaming and Northern Ontario					46	11,991 0						
76	Mille Iles					5	795 0						
77	Toronto, Hamilton et Buffalo					13	1,667 6			11	209 3	10 0	80 3
78	Vancouver, Victoria et Eastern					13	3,196 0			150	53,402 0	12 0	4,255 0
79	Victoria et Sidney									6	1,309 0	112 0	475 0
80	York et Carleton												
	Total	199				5,646				4,488			

Tabeeau 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

	27	28	29	30	32	33	34	35	36	37	38	39
		Passage a niveau.			Passages supérieurs.							
					Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre.	Garde.	Sans garde.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Haut. de la conduite la plus basse au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.
						Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.
1	Alberta Railway & Irrigation Co.	63		63								
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	10		10								
3	Atlantique, Québec et Accidental	58		58								
4	Algoma-Est	10	2	8								
5	Baie de Quinté	73	2	71	3						3	
6	Bedlington et Nelson	5		5								
7	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	86		86								
8	Yukon Britannique											
9	Brockville, Westport & Northwestern	35		35								
10	Canada Méridional	483	73	410	1	22 2			12	20 1	13	20 1
	Chemin de fer du Gouvernement—											
11	Intercolonial	874	129	745	33	18 9					33	18 9
12	Ile-du-P.-E.	257	9	248	5	16 6					5	16 6
13	Canadian-Northern	2,561	9	2,552								
14	Canadian-Northern, Ontario	154	16	138	7	22 5					7	22 5
15	Canadian-Northern, Québec	219	15	204								
16	Pacifique-Canadien	8,267	375	7,892	58	16	0		14	20 0	72	16 0
17	Cap-Breton	16		16								
18	Caraquet	64		64								
19	Carillon et Grenville	10	2	8	1	16 0					1	16 0
20	Central Ontario	116		116								
21	Crows Nest Southern	18	1	17								
22	Cumberland Railway & Coal Co.	14		14								
23	Dominion Atlantic	181	9	172	5	22 0					5	22 0

24	Eastern British Columbia														
25	Elgin et Havelock	21		21											
26	Grand-Tronc	3,550	538	3,012	144	16	6			179	17	0	323	16	6
27	Grand-Tronc, Canada Atlantique	311	32	279	5	20	6						5	20	6
28	Halifax et Southwestern	287	7	280						1	23	6	1	23	6
29	Hereford	30	1	29											
30	Inverness Ry. and Coal Co	59		59											
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	17		17											
32	Kaslo et Slocan	1	1							1	22	0	1	22	0
33	Kent Northern	2		2											
34	Kettle, Vallée	11		11											
35	Kingston et Pembroke	56	3	53	1	16	5						1	16	5
36	Klondike Mines	4		4											
37	London et Port Stanley	37	6	31						4	19	0	4	19	0
38	Lotbinière et Mégantic	9		9											
39	Rivière Maganetawan	1		1											
40	Maritime Coal, Railway and Power Co	17		17											
41	Manitoba Great Northern	129		129											
42	Vallée de Massawippi	32	4	28	1	17	2						1	17	2
24	Moncton et Bouctouche	20		20	1					1			2		
44	Montréal et Atlantique	187	10	177											
45	Montréal et Ligne Provinciale	42	3	39											
46	Montréal et Vermont Junction	26		26											
47	Morrissey, Fernie et Michel	8		8											
48	Napierville Junction	18	1	17				1					1		
49	Nelson et Fort Sheppard	14		14											
50	New Brunswick Coal and Railway Co	32		32											
51	New Brunswick Southern	54		54											
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard														
53	New Westminster Southern	79		79											
54	North Shore	3		3											
55	Nova Scotia Steel and Coal Co	4		4											
56	Ottawa et New-York	70	1	69	1	20	0						1	20	0
57	Phillipsburg Railway and Quarry Co	3		3											
58	Père Marquette	232	14	218	1	20	0						1	20	0
59	Princeton Branch														
60	Québec Central	133	8	125											
61	Québec Oriental	61		61											
62	Québec et Lac St-Jean	111	6	105											
63	Quebec Railway, Light and Power Co	17		17											
64	Québec, Montréal et Southern	128	5	123											
65	Montagne-Rouge	8		8											
66	Rutland et Noyan	2		2											
67	Salisbury et Albert	30	2	28						2	15	0	2	15	0
68	Schomberg et Aurora	11		11											
69	Stanstead, Shefford et Chamblyz	49	3	46						1	18	7	1	18	7
70	Tunnel St-Clair														
71	St-Laurent et Adirondack	36	3	33						1	20	0	1	20	0
72	St-Martins	21		21											
73	Sydney et Louisburg	56	8	48	2	17	4						2	17	4
74	Témiscouata	44	2	42											

TABLEAU 15—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite*.

	27	28	29	30	32	33	34	35	36	37	38	39
		Passages à niveau.			Passages supérieurs.							
					Ponts,		Conduites.		Chevalets.		Total.	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre.	Garde.	Sans garde.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Haut. de la conduite la plus haute au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.
						Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.
75	Temiskaming et Northern Ontario	64	3	61	1	26 0					1	26 0
76	Mille Iles	20		20								
77	Toronto, Hamilton et Buffalo	122	36	86	1	19 8			8	20 9	9	19 8
78	Vancouver, Victoria et Eastern	143	14	129								
79	Victoria et Sydney et Victoria Terminal	27		27								
80	York et Carleton	11		11								
	Total	20,034	1,353	18,681	271		1		224		496	

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911 —*Suite.*

	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
		Passages supérieurs.								Tunnels.	
		Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.			
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre.	Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Haut'r de la cond. la plus basse au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails.
			Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.
1	Alberta Railway and Irrigation Co										
2	Algoma Central et Baie Hudson	1	22 0					1	22 0		
3	Atlantic, Quebec and Western										
4	Baie de Quinté	2						2			
5	Bedlington and Nelson										
6	Brandon, Saskatchewan et Baie Hudson										
7	Yukon Britannique										
8	Brockville, Westport and Northwestern	1						1			
9	Canada Southern	2	18 3					2	18 3		
10	Chemins de fer du Gouvernement canadien (Intercolonial	1	22 0					1	22 0	1	
11	" " " (Ile-du-Prince-Ed.)										
12	Canadian Northern										
13	Canadian Northern, Ontario	4	24 0					4	24 0		
14	Canadian Northern, Québec										
15	Pacifique Canadien	42	14 6	2		1	22 6	45		68	14 6
16	Cap-Breton										
17	Caraquet										
18	Carillon et Grenville										
19	Central Ontario										
20	Crow's Nest Southern									1	22 0
21	Cumberland Railway and Coal Co										
22	Dominion Atlantic										
23	Elgin et Havelock										
24	Eastern, C.-B										
25	Grand-Tronc	80	16 6	1	21 3½	2	21 3½	83	16 6		
26	Grand-Tronc, Canada Atlantique	4	22 0					4	22 0		

TABLRAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1911—*Suite.*

	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
		Passages supérieurs.								Tunnels.	
		Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.			
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre.	Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur de la cond. la plus basse au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails.
			Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.
27	Halifax and Southwestern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
28	Hereford	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
29	Inverness Railway and Coal Co	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
30	Irondale, Bancroft and Ottawa	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
31	Kaslo and Slocan	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
32	Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
33	Vallée Kettle	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
34	Kingston and Pembroke	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
35	Klondike Mines	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
36	London and Port Stanley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
37	Lotbiniere and Megantic	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
38	Manitoulin and North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
39	Maritime Coal, Railway and Power Co	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
40	Massawippi Valley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
41	Manitoba Great Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
42	Moncton et Boctouche	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
43	Montréal et Atlantique	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
44	Montréal et Ligne Provinciale	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
45	Montreal and Vermont Junction	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
46	Morrissey, Fernie et Michel	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
47	Napierville Junction	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
48	Nelson et Fort Sheppard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
49	New Brunswick Coal and Railway Co	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
50	Nouveau-Brunswick I.-P.-E.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
51	New Westminster Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
52	North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

53	Nova Scotia Steel et Coal Co.										
54	Ottawa et New-York										
55	Père Marquette										
56	Phillipsburg Railway et Quarry Co										
57	Princeton Branch										
58	Québec Central	1	25 0					1	25 0		
59	Québec Oriental										
60	Québec et Lac St-Jean										
61	Quebec Railway, Light et Power Co										
62	Québec, Montréal et Méridional										
63	Montagne Rouge										
64	Rutland et Noyan										
65	Salisbury et Albert										
66	Schomberg et Aurora										
67	Stanstead, Shefford et Chambly										
68	Tunnel St-Clair										
69	St. Laurent et Adirondack									1	16 1¾
70	St. Martins										
71	Sydney et Louisburg										
72	Témiscouata										
73	Témiskaming et Ontario-Nord										
74	Mille-Ile										
75	Toronto, Hamilton et Buffalo	2	18 4					2	18 4	1	19 4
76	Vancouver, Victoria et Eastern	8	21 6					8	21 6	5	22 0
77	Victoria et Sydney										
78	York et Carleton										
	Total	148		3		3		154			

TABLEAU 16 A.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE DES

Numéro.	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182
		NATURE DE									
	Nom du chemin de fer.	Collisions.		Déraille-ments.		Rupture des trains.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson..										
2	Canada Southern				9					1	2
	Che. de fer du gouv. Canadien—										
3	Intercolonial	1	24		12						2
4	Ile-du Prince-Edouad										2
5	Canadian Northern		2		2					2	2
6	Canadian Northern, Quebec				1						1
7	Canadian Pacific	2	7		21					4	18
8	Grand Tronc	1	10	1	25					2	4
9	Grand Tronc (Canada Atlantiq.)..										1
10	Halifax et Southwestern				5						
11	Hereford				1						
12	Maritime Coal et Railway Co									1	
13	Morrissey, Fernie et Michel										
14	Père Marquette, Canada										2
15	Quebec Central										
16	Québec et Lac St-Jean										
17	Québec, Montréal et Southern				3						
18	Stanstead, Shefford et Chambly				9						
19	Temiskaming & Northern Ontario.										
20	Toronto, Hamilton et Buffalo										
21	Vancouver, Victoria et Eastern										
22	Wabash, Canada										
	Total final	4	43	1	88					10	34

Accidents aux employés de la poste des messageries, etc.

	Tués.	Blessés.
Canada Southern		1
Intercolonial		2
Northern Canadian		1
Canadien-Pacifique		9
Grand-Tronc	2	1
Hereford		1
Total	2	15

l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU WAGONS.

183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	
L'ACCIDENT.										Total des accidents aux voyageurs.		
Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons.						Autres causes.				
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	11	2
1	5	....	....	....	....	....	....	....	....	2	43	3
....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	4
....	2	....	....	....	....	....	....	....	3	2	11	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	4	6
5	29	....	4	1	2	1	....	....	26	13	107	7
2	21	....	....	....	....	....	....	....	6	6	66	8
....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	9
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	6	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	11
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	12
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	13
....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	5	14
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	15
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	16
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	17
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	18
1	2	....	....	....	....	....	....	....	2	1	4	19
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	20
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	21
....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	6	22
11	67	....	4	1	2	1	....	....	50	28	288	

TABLEAU 16 B.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS SUR

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		GENRE DE									
	Nom du chemin de fer.	Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
Numéro.		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Hudson Bay										
2	Baie de Quinté										
3	Canada Southern	2	5		1	2			1		1
4	Ch. de fer du Gou. Ca. Intercolonial		7	3	3		1				
5	" Ile-du-P.-E.										
6	Canadian Northern		21		13		8		3		
7	Canadian Northern, Ontario	1	2				2				
8	Canadian Northern, Québec										
9	Pacifique-Canadien	6	92	10	40	5	26		3		7
10	Crows Nest Southern		1								
11	Grand-Tronc	2	28	10	28		4		3		3
12	Grand-Tronc (Can, Atlantique)		3				1				
13	Halifax and South Western		1			2					
14	Hereford						1				
15	London et Port-Stanley		1								
16	Montréal et Atlantique		1								
17	Montréal et Vermont Junction										
18	Morrissey, Fernie et Michel				1						
19	New Westminster Southern						1				
20	Ottawa et New-York										
21	Père Marquette	1									
22	Quebec Central										
23	Québec et Lac St. Jean		1			1	1		3		
24	Québec, Montréal et Southern										
25	Stanstead, Shefford et Chambly						6				
26	St.-Laurent et Adirondack										
27	Sydney et Louisburg		5		1						
28	Témiscouata										
29	Temiskaming et Northern Ont.		2								
30	Mille Iles		1								
31	Toronto, Hamilton et Buffalo	1	4								
32	Vancouver, Victoria et Eastern				1						
33	Wabash, le Canada		4	1	3						
	Total final	13	179	24	91	10	51		13		11

l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU WAGONS.

LES TRAINS.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
L'ACCIDENT.												
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Observations en dessus de la voie.		Autres causes.		Total des accidents aux hommes d'équipe.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
1	....	....	1	....	....	....	2	....	1	1	4	1
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	2
1	11	....	5	1	2	....	....	....	17	6	43	3
1	6	1	4	1	1	....	....	4	7	10	29	4
....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	4	5
1	16	....	14	1	3	....	....	....	29	2	107	6
1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	2	5	7
....	1	....	3	....	....	....	....	....	3	....	7	8
6	85	4	40	6	19	2	5	4	107	43	424	9
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	10
3	48	2	7	4	10	1	7	1	59	23	197	11
....	1	1	....	....	....	....	....	....	3	1	8	12
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	13
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	14
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	15
....	1	....	1	....	1	....	....	....	2	....	6	16
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	17
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	18
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	19
....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	1	1	20
3	3	....	....	....	....	....	1	....	1	4	5	21
....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	22
....	2	....	2	....	1	....	....	....	2	1	12	23
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	24
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	25
....	1	....	1	....	....	....	....	....	1	....	3	26
1	2	....	1	....	....	....	....	....	4	1	13	27
....	....	....	1	....	1	....	....	....	1	....	3	28
....	1	....	1	....	1	....	....	....	2	....	7	29
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	30
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	....	8	32
....	15	....	2	1	1	....	....	....	31	2	56	33
19	203	9	85	14	40	3	15	9	284	101	972	

TABLEAU 16 C.—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A. ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	GENRE DE									
		Attelant ou dételant les wagons.		Collision.		Déraillements.		Rupture de convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Canadian Northern, Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Pacifique-Canadien	......	2	5	4	......	7				
5	Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Inverness Railway and Coal Co	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Kingston et Pembroke	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Vallée de Massawippi	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Morrissey, Fernie et Michel	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	New Westminster Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Quebec Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
12	St-Laurent et Adirondack	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Sydney et Louisburg	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Temiskaming et Nord Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
15	Mille Iles	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
16	Vancouver, Victoria et Eastern	......	......	......	4	......	......	......	......	......	......
	Total final	......	2	5	8	......	7	......	......	......	......

TABLEAU 16, D—EMPLOYÉS—

1	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Ch. de fer du Gouv. Can. Interc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Pacifique-Canadien	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Vancouver, Victoria et Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Wabash, Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total final	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......

TABLEAU 16, E—EMPLOYÉS

1	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Ch. de fer du Gouv. Canadien—Intercolonial	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Canadian Northern	......	2	......	1	......	......	......	......	......	......
4	Pacifique-Canadien	......	4	......	2	......	......	......	......	......	......
5	Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Québec Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Québec et Lac St-Jean	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total final	......	6	......	3	......	......	......	......	......	......

pour l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS LOCOMOTIVES OU WAGONS.

HOMMES D'ÉQUIPE.

L'ACCIDENT.

Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions en dessus de la voie.		Autres causes.		Total.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			1		3						4	1
	6		2	4	7					4	15	2
				1					4	1	4	3
3	16	4	19	14	33			2	22	28	103	4
				7	7				3	7	10	5
					1						1	6
			1						1	..	2	7
					1						1	8
									2		2	9
	2										2	10
1			1							1	1	11
									2		2	12
									1		1	13
				1					1	1	1	14
									1		1	15
	2			2					2	2	8	16
4	26	4	24	29	52			2	39	44	158	

DES GARES.

				1						1		1
								2		2		2
	1		2								3	3
			2	1						1	2	4
					1						1	5
				1						1		6
	1		4	3	1			2		5	6	

DES ATELIERS.

					1				1		2	1
			1								1	2
			2		3				2		10	3
2	7	2	5	1	1			13	27	18	46	4
	1		1		1						3	5
									1		1	6
							1				1	7
2	8	2	9	1	6		1	13	31	18	64	

TABLEAU 16 E—SOMMAIRE des accidents pour

A. ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

Numéro.	1 Nom du chemin de fer.	2 Attelant ou dételant des wagons. Tués.	3 Blessés.	4 Collisions. Tués.	5 Blessés.	6 Déraillements. Tués.	7 Blessés.	8 Rupture des convois. Tués.	9 Blessés.	10 Locomotives ou wagons démolis. Tués.	11 Blessés.
		GENRE DE									
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson		1								
2	Yukon Britannique						1				
	Chemin de fer de l'Etat—										
3	Intercolonial										
4	Canadian-Northern						1				
5	Canadian-Northern, Québec										
6	Canadien-Pacifique				1						1
7	Grand-Tronc			1							
	Total final		1	1	1		2				1

TABLEAU 16, G—EMPLOYÉS—

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Canada Southern										
2	Canadian-Northern						1				
3	Canadien-Pacifique										
4	Grand-Tronc										
5	Sydney et Louisburg										
6	Wabash, Canada										
	Total final						1				

TABLEAU 16, H—EMPLOYÉS—

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Canada-Southern										
	Chemins de fer de l'Etat :—										
2	Intercolonial				1						
3	Canadian-Northern				8		1				
4	Canadian-Northern, Ontario										
5	Canadian-Northern, Québec										
6	Canadien-Pacifique		1	2	7		5				
7	Grand-Tronc		2	1							
8	Grand-Tronc (Canada Atlantique)										
9	Montréal et Atlantique										
10	Père Marquette										
11	Sydney et Louisburg			1							
12	Vancouver, Victoria et Eastern										
13	Wabash, en Canada										
	Totaux définitifs		3	4	16		6				

l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, LOCOMOTIVES OU WAGONS.

AIGUILLAGES ET CROISEMENTS SURVEILLANTS.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
L'ACCIDENT.										Total des accidents aux hommes d'équipe, télégraphistes et autres employés.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions en dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
....	......	....	....	....	1	....	....	....	....	....	2	2
....	......	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	3
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	4
....	......	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	5
....	1	....	....	2	1	....	....	....	1	2	5	6
....	......	....	....	1	2	....	....	....	....	2	2	7
....	1	....	....	5	4	....	....	....	1	6	11	

EMPLOYÉS DU TÉLÉGRAPHE.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Numéro.
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
....	......	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	3
....	......	....	....	2	....	....	....	....	....	2	....	4
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5
....	......	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	6
....	1	....	1	3	....	....	....	....	1	3	4	

AUTRES EMPLOYÉS.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Numéro.
....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	4	1
....	......	....	1	1	....	....	....	2	....	3	2	2
....	3	....	6	....	2	....	....	....	3	....	23	3
....	......	....	....	2	....	....	....	....	....	2	....	4
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5
....	6	....	9	6	6	....	1	1	11	9	46	6
1	......	....	2	7	8	....	....	....	3	9	15	7
....	......	....	....	....	1	....	....	....	1	....	2	8
....	......	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	9
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	10
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	11
....	1	....	....	....	1	....	....	....	1	....	3	12
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	13
1	13	....	18	17	18	....	1	3	24	25	99	

TABLEAU 16, I—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

AUTRES PERSONNES

Numéro.	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205
		GENRE DE									
	Nom du chemin de fer.	Collisions.		Déraillements.		Rupture des trains.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Bedlington et Nelson	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
4	Ch. de f. du Gouv. Can., Intercol.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
5	Canadian Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
6	Canadian Northern, Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Canadian Northern, Québec	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
8	Pacifique-Canadien	1	......	......	......	......	......	......	......	3	5
9	Crows Nest Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	1	3
11	Grand-Tronc, Canada Atlantique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
12	Halifax et South Western	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Kingston et Pembroke	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Maritime Coal and Ry. Co	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
15	Montréal et Atlantiueq	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
16	Père Marquette, Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
17	Québec Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
18	Québec et Lac Saint-Jean	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
19	St-Laurent et Adirondack	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
20	Sydney et Louisburg	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
21	Témiscouata	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
22	Temiskaming et Northern Ont.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
23	Toronto, Hamilton te Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
24	Vancouver, Victoria et Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
25	Wabash, Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total final	1	......	......	......	......	......	......	......	8	11

l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, LOCOMOTIVES OU WAGONS.

NON SUR LA VOIE.

L'ACCIDENT.

206	207	208	209	210	211	212	213	213	215	216	217	
Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.						Autres causes.		Total des accidents à d'autres personnes se trouvant sur la voie en contravention avec la loi.		
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	2
....	1					2				2	2	3
....	3	....	....	....	....	11	1	....	....	11	5	4
5	3	....	....	1	2	7	4	1	....	15	9	5
....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	6
....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	6	....	7
3	10	3	7	12	10	48	35	3	8	73	75	8
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	9
2	6	5	8	3	3	41	17	....	1	52	38	10
....	....	....	....	....	....	5	4	....	....	5	4	11
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	12
....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	13
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	14
....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	2	....	15
....	3	....	....	....	1	....	1	....	....	....	6	16
....	....	....	....	....	....	2	....	....	1	2	1	17
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	18
....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	2	....	19
....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	2	1	20
....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	21
....	2	....	....	....	....	3	....	....	....	3	2	22
....	1	....	....	....	....	1	3	....	....	1	4	23
....	....	....	....	....	....	2	2	....	....	2	2	24
1	....	....	....	....	....	2	....	....	....	3	....	25
12	31	8	15	19	16	133	70	4	11	185	154	

TABLEAU 16, J.—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

AUTRE PERSONNES—

	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205
		NATURE DE									
	Nom du chemin de fer.	Collisions.		Déraillements.		Rupture des trains.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombé des trains, locomotives ou wagons.	
Numéro.		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie d'Hudson	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Baie de Quinté	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
3	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Ch. de fer de l'Etat: Ile du P.-E.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Canadian Northern	......	1	......	2	1	......	......	......	......	......
7	Canadian Northern, Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Pacifique-Canadien	......	1	......	......	......	......	......	1	......	1
9	Grand-Tronc	......	4	......	......	......	......	......	......	......	1
10	Grand-Tronc, Can. Atlantique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Kingston et Pembroke	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
12	London et Port-Stanley	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Vallée de Massawippi	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Montréal et Atlantique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
15	Ottawa et New-York	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
16	Père Marquette, Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
17	Québec Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
18	Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
19	Vancouver, Victoria et Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
20	Wabash, Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total final	......	6	......	2	1	1	......	1	......	2

pour l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU WAGONS.

EMPIÈTEMENT SUR LA VOIE.

206	207	208	209	210	211	212	213	213	215	216	217	
L'ACCIDENT.												
Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.						Autres causes.		Total des accidents à d'autres personnes se trouvant sur la voie en contravention avec la loi.		
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			3								3	1
		1	1							1	2	2
		2			1					2	1	3
		2	2	1						3	2	4
			1								1	5
	2	2	20	1		2				6	25	6
									1		1	7
1	2	10	29	6	2	2	5		8	19	40	8
	2	3	14		2	3	2		6	6	31	9
		1	8							1	8	10
			1								1	11
		1	1							1	1	12
						1				1		13
			2								2	14
		1								1		15
			2								2	16
			3								3	17
		2	1			1		1		4	1	18
			1								1	19
		3					1			3	1	20
1	6	28	89	8	5	9	8	1	15	48	135	

TABLEAU 16 K.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE EMPOYÉS DES GARES

	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305
		EMPLOYÉS DES GARES.									
		GENRE D'ACCIDENT.									
	Nom du chemin de fer.	Manutention des marchandises.		Maniements des outils machines, etc		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles.		Autres causes.	
Numéro.		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie d'Hudson	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Algoma Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Baie de Quinté	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
4	Yukon Britannique	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Chemin de fer du gouvernement—Ile-du-P.-E	......	......				......	......	......	......	......
7	Canadian Northern	......	3	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Canadian Northern, Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Canadian Northern, Québec	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Pacifique-Canadien	2	139	......	3	......	29	......	1	......	..
11	Grand-Tronc	......	2	......	......	......	......	......	......	......	9
12	Halifax et Southwestern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3
13	Montréal et Atlantique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	..
14	Ottawa et New-York	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
15	Père Marquette, Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
16	Québec et Lac St-Jean	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
17	Quebec Railway, Light and Power Co	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
21	Témiscouata	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
28	Temiskaming & Northern Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
19	Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	..
20	Vancouver, Victoria et Eastern	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......
12	Wabash, Canada	......	2	......	......	......	......	......	......	......	1
	Total final	2	150	......	5	......	29	......	1	......	11

l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU WAGONS.

ET DES ATELIERS.

255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267		
Total des accidents aux employés des gares.		EMPLOYÉS DES ATELIERS. Genre d'accident.										Total des accidents aux employés des ateliers.		
		Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
					6		7		1		3		17	1
									1				1	2
	1													3
	2													4
					24		1		2		7		34	5
					2				2		3		7	6
	3				83		21		1		36		141	7
											3		3	8
					8		1			1	11	1	20	9
2	181		24	1	27	1	6		5		34	2	96	10
	5				8		3			1	6	1	17	11
											1		1	12
	1													13
					1		2				3		6	14
					2				1		1		4	15
	1				7		1		1		10		19	16
					1								1	17
					4								4	18
					5								5	19
	1		1										1	20
	2				1								1	21
	3				1		3				1		5	22
2	200		25	1	180	1	45		14	2	119	4	383	

TABLEAU 16 L.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE EMPLOYÉS—SUR LA VOIE

	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253
		EMPLOYÉS DE GARES.									
		GENRE D'ACCIDENT.									
	Nom du chemin de fer.	Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles.		Autres causes.	
Numéro.		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie d'Hudson		1				5				3
2	Algoma Eastern				2				2		
3	Baie de Quinté						1				
4	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson										1
5	Canada Southern				3		10		1		7
6	Chemins de fer de l'Etat—Ile-du-Prince-Edouard				8						
7	Canadian Northern				6		21				9
8	Canadian Northern, Ontario										
9	Canadian Northern, Québec										
10	Pacifique-Canadien	1	7	1	51		46		4	7	92
11	Crow's Nest Southern						1				1
12	Grand-Tronc				3		10				5
13	Grand-Tronc (Canada Atlantique)						1				
14	Hereford				1						
15	Inverness Railway and Coal Co										
16	Montréal et Atlantique				1		1				
17	Montréal et Vermont Junction										
18	New Westminster Southern										1
19	Père Marquette, Canada						1				
20	Québec et Lac Saint-Jean										1
21	Quebec R'ly, Light and Power Co				1						
22	Québec, Montréal et Southern										
23	Montagne Rouge										
24	Stanstead, Shefford et Chambly						1				
25	Sydney et Louisburg						4				
26	Témiscouata				6						
27	Temiskaming & Northern Ontario				2						2
28	Toronto, Hamilton et Buffalo										1
29	Vancouver, Victoria et Eastern				1		3				2
30	Wabash, Canada				5		9				3
	Total final	1	8	1	90		114		7	7	128

TABLEAU 16 M.—VOYAGEURS ET

		244	245	246	247	248	249	250	251	252	253
1	Canada Southern										2
2	Canadian Northern										
3	Pacifique-Canadien		2						2		3
4	Grand-Tronc										
5	Québec, Montreal et Southern										
	Total final		2						2		5

l'exercice terminé le 30 juin 1911, indiquant le genre d'accident.

LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES, OU WAGONS.

ET AUTRES.

279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	
Total des accidents aux cantonniers.		AUTRES EMPLOYÉS. — Genre d'accident.										Total des accidents aux autres employés.		
		Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
......	9	......	......	......	1	......	8	......	1	......	......	......	10	1
......	4	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	4
......	21	......	3	......	6	......	3	......	1	2	12	2	25	5
......	8	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2	6
......	36	......	25	......	5	......	13	......	1	......	26	......	70	7
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	8
......	......	......	......	......	......	......	2	......	......	......	1	......	3	9
9	200	1	150	2	43	......	15	......	7	4	85	7	300	10
......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	11
......	18	......	......	......	3	......	10	......	......	......	19	......	32	12
......	1	......	......	......	1	......	2	......	......	......	1	......	4	13
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	14
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	15
......	2	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1	......	2	16
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	17
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	18
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	19
......	1	......	......	......	......	......	2	......	......	......	2	......	4	20
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	21
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	22
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2	23
......	1	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1	24
......	4	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	25
......	6	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	26
......	4	......	......	......	......	......	......	1	......	......	1	1	1	27
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	28
......	6	......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	2	29
......	17	......	......	......	2	......	2	......	......	......	6	......	10	30
9	347	1	178	2	62	......	60	1	10	6	161	10	471	

AUTRES EMPLOYÉS.

......		2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
......	......	......	3	......	......	......	1	......	......	......	1	......	5	2
......	......	7	......	......	......	......	1	......	......	2	4	2	5	3
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2	1	2	4
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	5
......		9	3	......	......	......	2	......	......	3	8	3	13	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 1.—SOMMAIRE des chemins, milles parcourus,

	1	2	3	4	5	6
		Voies.				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur des chemins, première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies latérales et de garage.	Total calculé comme voie simple.
1	Berlin et Waterloo	3·20	·78	3·98	·41	4·39
2	Berlin et Bridgeport	2·30	....	2·30	·10	2·40
3	Brantford et Hamilton	23·00	....	23·00	....	23·00
4	Colombie-Britannique	182·63	34·04	216·67	16·98	233·65
5	Calgary Municipal	18·00	8·00	26·00	·50	26·50
6	Cap-Breton	30·52	....	30·52	·99	31·51
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	38·94	....	38·94	6·00	44·94
8	Cornwall	4·00	....	4·00	2·50	6·50
9	Edmonton Radial	18·86	....	18·86	·50	19·36
10	Galt, Preston et Hespeler	17·81	1·36	19·17	7·25	26·42
	Ligne louée—Preston à Berlin	....	....	....	....	....
11	Grand Valley [1]	38·29	1·95	40·24	·19	40·43
12	Guelph Radial	6·00	....	6·00	·33	6·33
13	Halifax	5·12	8·44	13·56	1·06	14·62
14	Hamilton and Dundas	7·00	....	7·00	....	7·00
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	....	22·00	....	22·00
16	Hamilton Radial	25·00	8·69	33·69	....	33·69
17	Hamilton Street	22·00	....	22·00	....	22·00
18	Hull	15·03	11·51	26·54	1·12	27·66
19	International	3·68	....	3·68	·22	3·90
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	8·00	....	8·00	....	8·00
21	Comté de Lévis	10·25	....	10·25	....	10·25
22	London	25·73	6·79	32·52	·73	33·25
23	London and Lake Erie Ry. and Transportation Co	27·50	....	27·50	1·50	29·00
24	Montreal Park et Ile	29·37	16·03	45·40	4·68	50·08
25	Montreal Street	76·67	60·10	136·77	17·59	154·36
26	Montreal Terminus	18·22	4·28	22·50	6·55	29·05
27	Montréal et Comtés du sud	7·80	....	7·80	....	7·80
28	Niagara Falls Park et rivière	11·91	11·20	23·11	1·37	24·48
29	Niagara, St-Catharine et Toronto	47·76	....	47·76	5·56	53·32
30	Nipissing Central	5·10	....	5·10	·42	5·52
31	Oshawa	7·81	....	7·81	3·64	11·45
32	Ottawa	24·54	22·38	46 92	·50	47·42
33	Peterborough Radial	5·10	....	5·10	·142	5·242
34	Comté de Pictou	7·90	....	7·90	·20	8·10
35	Port Arthur	22·33	....	22·33	....	22·33
36	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	17·22	....	17·22	....	17·22
37	Quebec Ry., Light and Power Co. (Montmorency)	25·10	6·30	31·40	3·00	34·40
38	Sandwich Windsor et Amherstburg	36·06	....	36·06	....	36·06
39	Sarnia	8·25	....	8·25	1·00	9·25
40	Sherbrooke	5·63	....	5·63	....	5·63
41	St-Jean	12·50	6·50	19·00	....	19·00
42	St-Stephen	7·00	....	7·00	....	7·00
43	St-Thomas	7·50	....	7·50	·20	7·70
44	Suburban Rapid Transit Co	19·019	....	19·019	....	19·019
45	Sydney and Glace Bay*	....	....	....	....	....
46	Toronto Street	54·174	51·392	105·566	5·320	110·886
47	Toronto Suburban	9·84	....	9·84	·42	10·26
48	Toronto and York Radial	72·43	....	72·43	8·62	81·05
49	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	36·167	....	36·167	3·840	40·007

[1] Le chemin de fer de Brantford Street, Woodstock et Thames Valley et Ingersoll sont compris dans Grand Valley.

ELECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1911.

7	8	9	10	11	12	13	14	
	Milles parcourus.			Voyageurs transportés.			Marchandises transportées.	
Voies affermées.	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures marchandises, postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.	Numéro.
....	92,134	....	92,134	714,730	20,093	734,823	....	1
·70	32,000	....	32,000	145,587	....	145,587	....	2
....	301,466	29,201	330,667	426,246	....	426,246	4,278	3
124·68	7,841,556	237,668	8,079,224	46,541,448	....	46,541,448	77,598	4
....	801,086	....	801,086	6,420,086	756,000	7,176,086	....	5
19·03	460,164	10,230	470,394	2,817,761	439,781	3,257,542	....	6
....	251,156	35,310	286,466	340,677	....	340,677	....	7
....	193,244	16,623	209,867	371,558	....	371,558	....	8
....	636,705	....	636,705	4,669,928	532,383	5,202,311	....	9
....	240,146	35,623	275,769	994,568	....	994,568	148,349	10
....	333,417	....	333,417	1,095,488	38,322	1,133,810	222	11
....	198,000	7,200	205,200	668,952	64,028	732,980	....	12
....	908,690	....	908,690	4,972,597	335,605	5,308,202	....	13
....	115,288	146	115,434	595,896	....	595,896	275	14
....	304,149	42,905	347,054	622,915	....	622,915	36,659	15
....	490,485	23,227	513,712	1,442,551	....	1,442,551	10,077	16
....	1,652,498	....	1,652,498	10,625,054	2,756,750	13,381,804	....	17
1·82	774,262	28,112	802,374	1,716,394	85,000	1,801,394	10,784	18
....	314,806	....	314,806	1,650,540	....	1,650,540	....	19
....	199,680	....	199,680	776,736	132,647	909,383	....	20
....	311,469	....	311,469	1,412,918	355,242	1,768,160	....	21
....	1,432,858	....	1,432,858	7,210,642	1,123,658	8,334,300	....	22
....	347,542	40,525	388,067	637,861	25,776	663,637	5,811	23
....	1,326,478	21,679	1,348,157	4,999,336	911,843	5,911,179	111,005	24
8·64	15,946,181	171,217	16,117,398	115,445,205	39,622,452	155,067,657	100,000	25
....	616,280	62,363	678,643	1,917,795	114,750	2,032,545	91,302	26
....	215,524	....	215,524	1,050,428	....	1,050,428	....	27
....	333,195	....	333,195	1,331,645	....	1,331,645	24,869	28
....	741,864	81,348	823,212	3,226,995	20,081	3,247,076	1,485,010	29
....	138,350	120	138,470	710,395	....	710,395	....	30
....	34,454	23,921	58,375	146,579	....	146,579	133,088	31
2·22	4,144,718	26,731	4,171,449	17,787,662	5,929,221	23,716,883	....	32
....	255,218	....	255,218	810,124	61,148	871,272	....	33
....	130,476	5,070	135,546	1,016,115	....	1,016,115	....	34
....	654,015	....	654,015	3,407,918	149,652	3,557,570	93,817	35
....	1,556,973	....	1,556,973	7,857,680	2,848,799	10,706,479	5,966	36
....	360,842	....	360,842	1,340,319	....	1,340,319	....	37
....	875,040	....	875,040	3,428,634	460,087	3,888,721	....	38
....	143,990	....	143,990	800,210	....	800,210	....	39
....	289,925	....	289,925	727,090	113,806	840,896	....	40
....	1,003,454	....	1,003,454	4,330,339	1,572,930	5,903,269	....	41
3·00	183,960	....	183,960	602,839	23,045	625,884	....	42
....	281,700	....	281,700	401,196	133,366	534,562	....	43
....	303,866	....	303,866	980,519	....	980,519	....	44
....	133,070	10,472	143,542	1,159,763	19,086	1,178,849	....	45
....	16,354,871	....	16,354,871	114,824,464	45,002,578	159,827,042	....	46
....	234,128	....	234,128	1,235,377	74,588	1,309,965	....	47
....	1,118,000	94,084	1,212,084	4,136,794	....	4,136,794	41,540	48
....	266,063	80,903	346,966	383,677	9,659	393,336	15,422	49

*Milles compris dans le chemin de fer du Cap-Breton.

TABLEAU 1.—SOMMAIRE des chemins, milles parcourus

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Voies.				
	Nom du chemin de fer.	Longueur des chemins, première voie principale	Longueur de seconde voie principale,	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies latérales et de garage.	Total calculé comme voie simple.
50	Winnipeg	69·50	....	69·50	....	69·50
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	20·968	....	20·968	....	20·968
52	Yarmouth	3·00	....	3·00	·11	3·11
	Total	1,223·728	259·742	1,483·470	103·542	1,587·012

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1911—*Fin.*

7	8	9	10	11	12	13	14	
	Milles parcourus.			Voyageurs transportés.			M'ch'dises transport.	
Voie affermée.	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures marchandises, postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.	Numéro.
....	5,453,432	....	5,453,432	34,937,661	8,124,664	43,062,325	....	50
....	106,920	....	106,920	261,725	....	261,725	....	51
....	98,340	....	98,340	167,175	....	167,175	....	52
160·09	71,534,128	1,084,678	72,618,806	426,296,792	111,857,040	538,153,832	2,496,072	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 2.—Sommaire du capital

Numéro	Nom du chemin de fer, (1)	Actions. Montant courant. (2)	Actions. Montant par mille de chemin. (3)	Actions. Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 2 / Col. 12. (4)
		$ c.	$ c.	Pour cent.
1	Berlin et Waterloo	....	....	....
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	17,400 00	5,780 73	88·78
3	Brantford et Hamilton	300,000 00	13,043 48	31·23
4	Colombie-Britannique	11,680,000 00	....	50·35
5	Calgary Municipal	....	....	....
6	Cap-Breton[1]	1,359,000 00	114,974 62	59·40
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	733,100 00	16,312 86	48·32
8	Cornwall	200,000 00	30,769 23	100·00
9	Edmonton Radial	....	....	....
10	Galt, Preston et Hespeler	49,850 00	2,798 98	7·64
	Ligne affermée—Preston à Berlin	....	....	....
11	Grand Valley	1,100,000 00	27,207 52	60·00
12	Guelph Radial	108,000 00	17,052 63	100·00
13	Halifax Tramway[1]	1,400,000 00	95,759 24	70·00
14	Hamilton et Dundas	100,000 00	14,285 71	28·58
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	235,000 00	10,681 82	61·03
16	Hamilton Radial	111,150 00	4,446 00	8·74
17	Hamilton Street	205,000 00	9,318 18	29·08
18	Hull	292,000 00	11,300 31	100·00
19	International Transit	150,000 00	38,461 54	34·09
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	90,000 00	11,250 00	47·02
21	Lévis	382,600 00	37,326 83	71·69
22	London Street	552,000 00	16,601 50	49·00
23	London et Lac Erié	2,000,000 00	68,965 51	74·00
24	Montreal Parc et Ile	1,035,900 00	20,684 90	50·27
25	Montreal Street	10,000,000 00	68,624 76	69·34
26	Montreal Terminus	1,000,000 00	34,423 41	62·00
27	Montreal et Comtés Sud	500,000 00	64,102 56	100·00
28	*Mount McKay et Kakabeka Falls	115,900 00	....	100·00
29	*Moose Jaw	274,000 00	....	100·00
30	Niagara Falls Parc et Rivière	....	....	....
31	Niagara, Ste-Catharine et Toronto	925,000 00	17,348 08	46·29
32	Nipissing Central	280,000 00	50,724 63	100·00
33	Oshawa	40,000 00	3,493 45	33·80
34	Ottawa	1,247,700 00	27,603 98	71·40
35	Peterborough Radial	100,000 00	19,607 84	56·39
36	Comté de Pictou	300,000 00	37,037 03	50·00
37	Port-Arthur et Fort-William	....	....	....
38	Quebec Railway, Light and Power[1]	3,250,000 00	62,960 09	56·42
39	Sandwich, Windsor et Amherstburg	297,000 00	8,236 27	37·74
40	Sarnia	90,000 00	9,729 73	53·16
41	Sherbrooke[1]	700,000 00	124,333 92	50·00
42	St-Jean, N.-B[1]	800,000 00	42,105 26	44·41
43	St. Stephen, N.-B	100,000 00	14,285 71	50·00
44	St-Thomas, Ont	....	....	....
45	Sydney et Glace Bay	500,000 00	26,737 96	54·64
46	Suburban Rapid Transit	100,000 00	5,257 90	16·67
47	Toronto Street	8,000,000 00	72,146 17	66·67
48	Toronto Suburban	80,000 00	7,797 27	36·37
49	Toronto et York Radial	2,000,000 00	24,676 12	54·95

ÉLECTRIQUES.

pour l'exercice expiré le 30 juin 1911.

5	6	7	8	9	12	13	
Dette garantie par des obligations.			Dette garantie par des obligations.		Sommaire.		
Montant courant. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du ch. de fer.[1] 100 x Col. 5 / Col. 12	Désignation. Obligations.	Désignation. Valeurs diverses.	Total, capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de voie.	Numéro.
$ c.	$ c.	Pour cent.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
116,620 82	26,565 11	100·00	116,620 82	....	116,620 82	26,565 11	1
2,200 00	730 90	11·23	2,200 00	....	19,600 00	6,511 63	2
660,000 00	28,695 65	69·77	660,000 00	....	960,000 00	41,739 13	3
11,522,383 00	....	49·65	11,522,383 00	....	23,202,383 00	....	4
1,000,000 00	37,735 84	100·00	1,000,000 00	....	1,000,000 00	37,735 84	5
928,000 00	78,510 99	40·60	928,000 00	....	2,287,000 00	193,485 61	6
787,500 00	17,523 36	51·78	787,500 00	....	1,520,600 00	33,836 22	7
....	....	....	....	....	200,000 00	30,769 23	8
921,963 22	47,622 06	100·00	921,963 22	....	921,963 22	47,622 06	9
601,852 47	33,792 95	92·35	75,000 00	526,852 47	651,702 47	36,591 93	10
688,800 00	17,036 85	40·00	688,800 00	....	1,788,800 00	44,244 37	11
....	....	....	....	....	108,000 00	17,052 63	12
600,000 00	41,039 66	30·00	600,000 00	....	2,000,000 00	136,798 90	13
250,000 00	35,714 29	71·42	250,000 00	....	350,000 00	50,000 00	14
150,000 00	6,818 18	38·98	150,000 00	....	385,000 00	17,500 00	15
1,160,000 00	46,400 00	91·26	1,160,000 00	....	1,271,150 00	50,846 00	16
500,000 00	22,727 27	70·92	500,000 00	....	705,000 00	32,045 45	17
....	....	....	....	....	292,000 00	11,300 31	18
290,000 00	74,358 97	65·91	290,000 00	....	440,000 00	112,820 51	19
99,250 00	12,406 25	52·98	99,250 00	....	189,250 00	23,656 25	20
151,100 00	14,741 46	28·31	151,100 00	....	533,700 00	52,068 29	21
575,000 00	17,293 23	51·00	575,000 00	....	1,127,000 00	33,894 73	22
700,000 00	24,137 93	26·00	700,000 00	....	2,700,000 00	93,103 44	23
1,025,000 00	20.467 25	49·73	1,025,000 00	....	2,060,900 00	41,152 15	24
4,421,863 00	30,344 92	30·66	4,420,000 00	1,863 00	14,421,863 00	98,969 68	25
613,000 00	21,101 55	38·00	613,000 00	....	1,613,000 00	55,524 96	26
....	....	....	....	....	500,000 00	64,102 56	27
....	....	....	....	....	115,900 00	....	28
....	....	....	....	....	274,000 00	....	29
600,000 00	24,509 80	100·00	600,000 00	....	600,000 00	24,509 80	30
1,073,000 00	20,123 78	53·71	1,073,000 00	....	1,998,000 00	37,471 86	31
....	....	....	....	....	280,000 00	50,724 63	32
78,452 16	6,851 72	66·20	78,452 16	....	118,452 16	10,345 17	33
500,000 00	11,061 94	28·60	500,000 00	....	1,747,700 00	38,665 92	34
77,328 40	15,162 43	43·61	50,000 00	27,328 40	177,328 40	34,770 27	35
300,000 00	37,037 04	50·00	300,000 00	....	600,000 00	74,074 07	36
906,276 18	40,579 53	100·00	906,276 18	....	906.276 18	40,579 53	37
2,510,000 00	48,624 56	43·58	2,500,000 00	10,000 00	5,760,000 00	111,584 65	38
490,000 00	13,588 46	62·26	490,000 00	....	787,000 00	21,824 73	39
79,100 00	8,551 35	46·84	79,100 00	....	169,100 00	18,281 08	40
700,000 00	124,333 93	50·00	700,000 00	....	1,400,000 00	248,667 85	41
1,000,000 00	52,631 58	55·59	1,000,000 00	....	1,800.000 00	94.736 84	42
100,000 00	14.285 72	50·00	100,000 00	....	200,000 00	28,571 43	43
57,428 39	7,458 23	100·00	57,428 39	....	57,428 39	7,458 23	44
415,000 00	22,192 52	45·36	415,000 00	....	915,000 00	48,930 48	45
500,000 00	26.289 50	83·33	500,000 00	....	600,000 00	31,547 40	46
3,998,326 66	36,057 99	33·33	3,998,326 66	....	11,998,326 66	108,204 16	47
140,000 00	13,645 22	63·63	140,000 00	....	220,000 00	21,442 49	48
1,640,000 00	20,234 42	45·05	1,640,000 00	....	3,640,000 00	44,910 54	49

CHEMINS DE FER

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du capital

Numéro.	1	2	3	4
		Actions.		
	Nom du chemin de fer.	Montant courant.	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 2 / Col. 12.
		$ c.	$ c.	Pour cent.
50	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	750,000 00	18,750 00	50·00
51	Windsor et Tecumseh[2]	100,000 00	....	34·60
52	Winnipeg Street[1]	8,434,602 62	121,361 19	62·03
53	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	111,500 00	5,317 62	21·80
54	Yarmouth	54,500 00	18,166 67	81·10
	Total	62,251,202 62	....	....

[1]Y compris Capital pour éclairage, installation pour force motrice et gaz. [2]Opéré par Sandwich, Windsor St.

ELECTRIQUES.

pour l'exercice expiré le 30 juin 1911—*Fin.*

5	6	7	8	9	12	13	
Dette garantie par des obligations.			Dette garantie par des obligations.		Sommaire.		
			Désignation.				
Montant courant. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du chemin de fer. 100 x Col. 5 / Col. 12	Obligations.	Valeurs diverses.	Total, capital du chemin de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de voie.	Numéro.
$ c.	$ c.	Pour cent.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
750,000 00	18,750 00	50·00	750,000 00	....	1,500,000 00	37,500 00	50
189,000 00	....	65·40	189,000 00	....	289,000 00	....	51
5,000,000 00	71,942 44	37·97	5,000,000 00	....	13,434,602 62	193,303 63	52
400,000 00	19,076 69	78·20	400,000 00	....	511,500 00	24,394 31	53
12,700 00	4,233 33	18·90	12,700 00	....	67,200 00	22,400 00	54
49,281,144 30	....	....	48,715,100 43	566,043 87	....	111,532,346 92	

Amherstburg. *En construction.

CHEMINS DE FER

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du revenu

Numéro	1	2	3	4	5
	Nom du chemin de fer.	Recettes et revenu.			
		Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Revenus divers.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	34,552 36	23,987 85	10,564 51	....
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	7,274 14	5,767 05	1,507 09	....
3	Brantford et Hamilton	115,904 27	77,878 24	38,026 03	....
4	Colombie-Britannique	2,710,150 22	1,866,379 10	843,771 12	....
5	Calgary Municipal	275,434 51	139,601 98	135,832 53	....
6	Cape-Breton	150,536 36	91,471 89	59,064 47	93,054 47
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erie	103,282 78	48,309 18	54,973 60	....
8	Cornwall	29,134 21	22,212 35	6,921 86	....
9	Edmonton Radial	196,552 78	180.860 12	15,692 66	....
10	Galt, Preston et Hespeler	162,996 11	91,612 16	71,383 95	345 13
	Ligne affermée—Preston à Berlin	....	....	....	....
11	Grand Valley	87,932 89	77,076 91	10,855 98	....
12	Guelph Radial	30,367 39	23,130 28	7,237 11	....
13	Halifax Tramway	220,800 71	125,180 69	95,620 02	150,467 60
14	Hamilton and Dundas	53,497 64	34,713 65	18,783 99	2,795 68
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	119,344 23	92,386 63	26,957 60	2 91
16	Hamilton Radial	152,985 44	103,206 76	49,778 68	....
17	Hamilton Street	410,434 65	255,605 02	154,829 63	....
18	Hull	110,242 37	92,930 75	17,311 62	35,586 25
19	International Transit	76,221 06	38,733 26	37,487 80	....
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	32,099 23	32,025 23	74 00	....
21	Lévis	66,656,98	57,619 57	9,037 41	474 61
22	London Street	265,608 13	182,643 67	82,964 46	126,54
23	London et Lac Erié	122,988 92	77,699 78	-45,289 14	136 96
24	Montreal Parc et Ile	387,999 88	251,245 01	136,754 87	....
25	Montreal Street	4,670,827,87	2,664,148 56	2,006,679 31	130,852 49
26	Montreal Terminus	134,019 96	122,116 10	11,903 86	....
27	Montreal et comtés du sud	84,416 93	79,445 28	4,971 65	694 44
28	Niagara Falls Parc et Rivière	162,171 66	81,839 97	80,331 69	7,303 86
29	Niagara, St-Catharines et Toronto	316,267 93	207,599 02	108,668 91	....
30	Nipissing Central	57,672 78	31,227 22	26,445 56	....
31	Oshawa	83,885 32	59,475 38	24,409 94	....
32	Ottawa	787,573 27	473,170 18	314,403 09	....
33	Peterborough Radial	37,060 23	28,706 91	8,353 32	....
34	Comté de Pictou	48,711 06	27,569 70	21,141 36	29,023 41
35	Port-Arthur et Fort William	154,072 32	97,526 01	56,546 31	2,176 09
36	Quebec Rly. Light and Power, (Ville)	351,441 96	218,217 19	133,224 77	....
37	Quebec Rly, Light and Power (Montmorency)	176,135 44	117,264 62	58,870 82	....
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	205,884 19	105,359 25	100,524 94	30,045 47
39	Sarnia	45,926 70	30,904 33	15,022 37	....
40	Sherbrooke	40,937 93	37,243 47	3,694 46	....
41	St-John N.-B	191,412 01	148,266 70	43,145 31	96,030 28
42	St-Stephen, N.-B	30,596 55	25,496 64	5,099 91	1,846 09
43	St-Thomas, Ont	16,343 04	24,828 25	Dr 8,485 21	....
44	Sydney et Glace Bay	6,364 22	32,198 02	31,445 20	225 00
45	Suburban Rapid Transit	59,161 00	34,052 01	25,108 99	....
46	Toronto Street	4,590,245 05	2,315,355 84	2,274,889 21	....
47	Toronto Suburban	63,673 41	40,946 49	22,726 92	295 84
48	Toronto et York Radial	424,532 89	249,607 84	174,925 05	....
49	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid	113,733 15	71,964 60	41,768 55	....
50	Winnipeg Street	1,422,260 16	723,934 78	698,325 38	1,101,853 23
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	80,730 43	39,231 50	41,498 93	....
52	Yarmouth	20,617 98	16,161 23	4,456 75	....
	Total	20,356,951 70	12,096,134 22	8,260,817 48	1,683,336 35

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911.

6	7	8	9	10	11	12	13	
	Déductions du revenu.							
Revenu brut, moins les frais d'exploitation.	Taxes.	Intérêt sur dette garantie.	Intérêt sur dette flottante.	Autres déductions du revenu.	Total, déductions du revenu.	Revenu net.	Perte nette.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
10,564 51	910 55	5,255 66	469 97	....	6,636 18	3,928 33	....	1
1,507 09	120 60	120 00	757 14	....	997 74	509 35	....	2
38.026 03	2,982 44	39,600 00	19,949 24	....	62,441 68	....	24,415 65	3
843,771 12	....	....	....	....	....	843,771 12	....	4
135,832 53	....	23,220 00	....	....	23,220 00	112,612 53	....	5
152,118 94	4,657 72	44,400 00	....	25,075 00	74,142 72	77,986 22	....	6
54,973 60	1,628 64	31,332 41	....	....	32,961 05	22,012 55	....	7
6,921 86	....	....	....	....	....	6,921 86	....	8
15,692 66	....	....	....	44,025 35	44,025 35	....	28,332 69	9
71,729 08	2,426 14	3,751 25	....	....	6.177 39	65,551 69	....	10
....	....	....	....	....	....	....	....	
10,855 98	1,940 14	....	575 35	....	2,515 49	8,340 49	....	11
7,237 11	....	....	....	....	....	7,237 11	....	12
246,087 62	10,913 10	30,000 00	....	....	40,913 10	205,174 52	....	13
21,579 67	1,098 40	14,000 00	1 24	....	15,099 64	6,480 03	....	14
26,960 51	2,747 83	7,500 00	....	....	10,247 83	16,712 68	....	15
49,778 68	3,619 39	68,000 00	127 15	....	71,746 54	....	21,967 86	16
154,829 63	43,171 08	22,500 00	2,513 38	....	68,184 46	86,645 17	....	17
52,897 87	904 08	....	....	....	904 08	51,993 79	....	18
37,487 80	522 10	14,750 00	....	1,338 66	16,610 76	20,877 04	....	19
74 00	571 87	2,985 00	....	....	3,556 87	....	3,482 87	20
9,512 02	610 07	8,443 54	4.284 94	....	13,338 55	....	3,826 53	21
83,091 00	4,927 59	28,750 00	12 44	1,133 80	34,823 83	48,267 17	....	22
45,426 10	980 62	35,000 00	....	....	35,980 62	9,445 48	....	23
136,754 87	4,200 00	101,059 64	36,599 04	19,285 13	161,143 81	....	24,388 94	24
2,137,531 80	370,424 82	199,694 71	....	6,960 00	577,079 53	1,560,452 27	....	25
11,903 86	4,279 96	38,283 48	....	6,130 00	48,693 44	....	36,789 58	26
5,666 09	1,586 89	....	....	....	1,586 89	4,079 20	....	27
87,635 55	3,395 60	30,000 00	....	....	33,395 60	54,239 95	....	28
108,668 91	9,095 27	52,675 00	19,313 90	7 00	81,091 17	27,577 74	....	29
26,445 56	546 62	....	....	....	546 62	25,898 94	....	30
24,409 94	543 86	3,650 00	30 50	....	4,324 36	20,185 58	....	31
314,403 09	22,272 16	20,000 00	16,869 30	....	59,141 46	255,261 63	....	32
8,353 32	102 00	2,500 00	1,530 50	....	4,132 50	4,220 82	....	33
50,164 77	803 42	15,000 00	....	19,982 60	35,786 02	14,378 75	....	34
58,722 40	....	28,771 17	....	....	38,771 17	19,951 23	....	35
133,224 77	....	....	....	....	....	133,224 77	....	36
58,870 82	....	....	....	....	....	96,370 41	....	38
130,570 41	2,700 00	31,500 00	....	....	34,200 00	58,870 82	....	37
15,022 37	441 90	3,982 50	....	....	4,424 40	10,597 97	....	39
3,694 46	....	35,000 00	....	....	35,000 00	....	31,305 54	40
139,175 59	1,613 78	50,000 00	....	....	51,613 78	87,561 81	....	41
6,946 00	532 83	5,000 00	....	....	5,532 83	1,413 17	....	42
Dr. 8,485 21	....	2,371 06	....	....	2,371 06	....	10,856 27	43
31,670 20	1,242 86	10,375 00	....	....	11,617 86	20,052 34	....	44
25,108 99	1,957 16	25 000 00	....	....	26,957 16	....	1,848 17	45
2,274,889 21	785,672 10	188,924 70	....	7,000 00	981,596 80	1,293,292 41	....	46
23,022 76	1,017 85	....	6,085 97	4,144 33	11,248 15	11,774 61	....	47
174,925 05	4,918 56	81,249 99	31,242 56	....	117,411 11	57,513 94	....	48
41,768 55	1,848 95	37,500 00	15,937 64	....	55,286 59	....	13,518 04	49
1,800,178 61	130,282 50	250,000 00	....	....	380,282 50	1,419,896 11	....	50
41,498 93	2,923 62	20,000 00	....	....	22,923 62	18,575 31	....	51
4,456 75	....	635 00	1,543 12	68 10	2,246 22	2,210 53	....	52
9,944,153 83	1,437,045 07	1,622,780 11	157,843 38	135,149 97	3,352,818 53	6,792,067 44	200,732 14	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du revenu

Numéro.	14	15	16	17
		Déductions du revenu net.		
	Nom du chemin de fer.	Réserves et obligations spéciales.	Dividendes.	Total, déductions du revenu net.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo			
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport			
3	Brantford et Hamilton			
4	Colombie-Britannique			
5	Calgary Municipal	23,142 27		23,142 27
6	Cap-Breton	9,290 00	53,415 00	62,705 00
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié			
8	Cornwall			
9	Edmonton Radial			
10	Galt, Preston et Hespeler			
	Ligne affermée—Preston à Berlin			
11	Grand Valley			
12	Guelph Radial		3,780 00	3,780 00
13	Halifax Tramway	22,228 66	105,000 00	127,228 66
14	Hamilton et Dundas			
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville		15,275 00	15,275 00
16	Hamilton Radial			
17	Hamilton Street			
18	Hull			
19	International Transit			
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui			
21	Lévis			
22	London Street		33,120 00	33,120 00
23	London et Lac Erié			
24	Ile et Parc Montréal		18,900 00	18,900 00
25	Montreal Street	275,000 00	1,000,000 00	1,275,000 00
26	Montreal Terminus			
27	Montreal et Countés Sud			
28	Niagara Falls, Parc et Rivière			
29	Niagara, Ste-Catherine et Toronto			
30	Nipissing Central			
31	Oshawa			
32	Ottawa		149,724 00	149,724 00
33	Peterborough Radial			
34	Comté de Pictou			
35	Port-Arthur et Fort-William			
36	Quebec Rly. Light and Power Co. (Cité)*			
37	Quebec Rly. Light and Power Co. (Montmorency)*			
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg			
39	Sarnia		5,400 00	5,400 00
40	Sherbrooke			
41	St-John, N.-B		48,000 00	48,000 00
42	St-Stephen, N.-B			
43	St-Thomas, Ont			
44	Sydney et Glace Bay	2,200 02		2,200 02
45	Suburban Rapid Transit			
46	Toronto Street		560 000 00	560 000 00
47	Toronto Suburban			
48	Toronto et York Radial	12,000 00		12,000 00
49	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid			
50	Winnipeg Street	299,000 00	739,380 00	1,038,380 00
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	10,848 21		10,848 21
52	Yarmouth			
	Total	653,709 16	2,731,994 00	3,385,703 16

* Intérêt sur dette garantie par obligation, et dividendes payés sur les recettes nettes de toutes les divisions.

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Fin.*

18	19	20	21	22	23	24	25	
Surplus pour l'année.	Déficit pour l'année.	Surplus au commencement de l'année.	Déficit au commencement de l'année.	Profit ou perte, détermination durant l'année. Crédit.	Profit ou perte, détermination durant l'année. Débit.	Surplus à la fin de l'année.	Déficit à la fin de l'année.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
3,928 33						3,928 33		1
509 35						509 35		2
	24,415 65		69,230 35	2,645 37			91,000 63	3
843,771 12						843,771 12		4
89,470 26					2,264 17	87,206 09		5
15,281 22		141,515 19		116,482 54	5,000 00	268,278 95		6
22,012 55			12,303 61			9,708 94		7
6,921 86						6,921 86		8
	28,332 69		9,484 64		9,757 81		47,575 14	9
65,551 69						65,551 69		10
8,340 49						8,340 49		11
3,457 11						3,457 11		12
77,945 86		531,519 69		486,187 84	281,013 32	814,640 07		13
6,480 03			1,292 91	679 16		5,866 28		14
1,437 68		52,787 40		5,145 66		59,370 74		15
	21,967 86		144,846 75	1,600 00	1,035 15		166,249 76	16
86,645 17		80,043 24		11,784 87		178,473 28		17
51,993 79		81,530 99			5,530 66	127,994 12		18
20,877 04			19,892 70	68 41		1,052 75		19
	3,482 87						3,482 87	20
	3,826 53		28,386 58				32,213 11	21
15,147 17		26,606 59		11 78	1,450 00	40,315 54		22
9,445 48		14,223 94			2,876 71	20,972 71		23
	43,288 94		1,041,539 78				1,084,828 72	24
285,452 27		2,591,365 46		26,708 78		2,903,526 51		25
	36,789 58		80,993 97		4,597 50		122,381 05	26
4,079 20			15,111 30				11,032 10	27
54,239 95						54,239 95		28
27,577 74		206,464 19				234,041 93		29
25.898 94						25,898 94		30
20,185 58						20,185 58		31
105,537 63		92,900 91			41,000 00	157,438 54		32
4,220 82		4,797 89				9,018 71		33
14,378 75		20,711 12			46 75	35,043 12		34
19,951 23						19,951 23		35
133,224 77						133,224 77		36
58,870 82						58,870 82		37
96,370 41		18,096 57				114,466 98		38
5,197 97		25,472 34				30,670 31		39
	31,305 54						31,305 54	40
39,561 81		127,351 68				166,913 49		41
1,413 17			23,929 62				22,516 45	42
	10,856 27						10,856 27	43
17,852 32		98,630 22			116,482 54			44
	1,848 17		6,779 08				8,627 25	45
733,292 41		3,240,084 09				3,973,376 50		46
11,774 61			9,323 68		3,231 07		780 14	47
45,513 94		116,422 31				161,936 25		48
	13,518 04		87,346 02	2,920 25	3,351 06		101,294 87	49
381,516 11		988,637 62				1,370,153 73		50
7,727 10		13,850 44				21,577 54		51
2,210 53		5,841 66				8,052 19		52
3,425,264 28	219,632 14	8,478,853 54	1,550,460 99	654,234 66	477,636 74	12,044,766 51	1,734,143 90	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 4.—SOMMAIRE des recettes brutes d'exploitation

Numéro.	1	2	3	4	5
	Nom du chemin de fer.	Recettes des voitures.			
		Voyageurs.	Marchandises.	Postes, messageries.	Autres recettes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	30,098 26		1,218 15	349 70
2	Berlin et Bridgeport	6,919 20		72 00	153 44
3	Brantford et Hamilton	94,227 47	11,667 77	1,637 78	998 60
4	Colombie-Britannique	2,448,333 80	186,908 06	22,468 73	42,885 22
5	Calgary Municipal	269,423 16			
6	Cap-Breton	140,888 09		4,360 63	396 00
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	52,159 62	42,315 09	1,312 71	1,477 27
8	Cornwall	16,620 75	9,450 84	519 81	3 01
9	Edmonton Radial	193,615 33			705 75
10	Galt, Preston et Hespeler	76,013 88	77,561 05	8,139 15	5 50
	Ligne affermée—Preston à Berlin				
11	Grand Valley *	81,153 00	4,455 31		
12	Guelph Radial	28,338 16	1,070 85		
13	Halifax	219,451 64			
14	Hamilton et Dundas	49,887 74	380 35	556 11	229 75
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	78,679 42	27,739 02	8,020 26	825 80
16	Hamilton Radial	135,058 41	9,456 77	972 48	373 20
17	Rue Hamilton	405,030 57	352 79		
18	Hull	92,738 24	13,004 20	2,963 82	
19	International	68,018 69			
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	30,959 60			
21	Comté de Lévis	62,525 51	3,041,47	690 00	400 00
22	London	261,200 43	130 45	1,240 00	571 21
23	London et Lac Erié Ry. and Transportation Company	103,835 53	12,513 11	3,485 79	
24	Montréal, Parc et Ile de	368,223 87	9,985 32		
25	Montreal Street	4,578,327 46	39,261 05		
26	Montreal Terminus	107,254 87	26,124 57	500 00	
27	Montréal et Comtés du Sud	83,712 98			114 00
28	Niagara Falls Parc et Rivière	151,249 57	7,841 32	725 52	615 54
29	Niagara, St-Catherines et Toronto	215,384 68	85,880 24	1,475 35	7,394 62
30	Nipissing Central	56,831 61	151 00		199 25
31	Oshawa	11,724 48	65,800 57		4,311 84
32	Ottawa	761,950 90		8,091 00	760 30
33	Peterborough Radial	36,380 20			
34	Comté de Pictou	47,144 65	1,566 41		
35	Port Arthur	140,058 31	9,457 47	379 16	2,769 03
36	Quebec Ry. Light and Power Co. (Citadel)	337,548 36	1,412 99		7,609 61
37	Quebec Ry. Light and Power Co. (Montmorency)	149,961 00		3,838 17	20,490 92
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	187,028 74	5,602 62	800 00	420 35
39	Sarnia	35,351 47	3,538 01	1,555 00	2,502 20
40	Rue Sherbrooke	38,020 60	62 40		44 50
41	St-John, N.-B	190,662 01			
42	St-Stephen, N.-B	29,890 30			
43	St-Thomas, Ont	14,594 96			12 00
44	Suburban Rapid Transit Co	46,375 96	2,925 90	550 00	
45	Sydney et Glace Bay	57,988 15		4,412 48	266 15
46	Rue Toronto	4,549,160 88			
47	Toronto Suburban	53,967 12			
48	Toronto et York Radial	353,352 71	58,552 94	2,951 37	
49	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	94,554 41	13,968 22	3,065 59	1,627 24
50	Winnipeg	1,413,862 04		400 00	2,418 12
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	66,641 15	12,000 95	1,602 07	
52	Yarmouth	7,996 28		225 00	
	Total	19,130,376 22	744,179 11	88,233 13	100,930 12

* Y compris le chemin de fer de Brantford Street, Woodstock, Thames Valley et Ingersoll.

ÉLECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911..

6	7	8	9	10	11	12	13	14	
	Recettes diverses.								
Total des recettes des voitures.	Publicité.	Loyer de terrains ou bâtiments	Loyer des voies.	Loyer de matériel.	Vente de force motrice.	Autres recettes diverses.	Total des recettes diverses.	Total, recettes brutes d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
31,666 11	555 25	....	....	....	2,331 00	....	2,886 25	34,552 36	1
7,144 64	....	129 50	....	....	....	....	129 50	7,274 14	2
108,531 62	....	6,002 00	....	1,370 65	....	....	7,372 65	115,904 27	3
2,700,595 81	5,991 37	177 45	1,036 33	....	....	2,349 26	9,554 41	2,710,150 22	4
269,423 16	6,011 35	....	....	....	....	....	6,011 35	275,434 51	5
145,644 72	517,48	350 10	4,023 77	....	....	0 29	4,891 64	150,536 36	6
97,264 69	225 00	446 42	....	....	29 50	5,317 17	6,018 09	103,282 78	7
26,594 41	360 00	....	....	....	381 69	1,798 11	2,539 80	29,134 21	8
194,321 08	1,376 70	....	....	....	....	855 00	2,231,70	196,552 78	9
161,719 58	....	8 00	630 84	....	633 47	4 22	1,276 53	162,996 11	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	
85,608 31	825 00	....	....	....	....	1,499 58	2,324 58	87,932 89	11
24,409 01	269 00	230 04	....	....	350 71	108 63	958 38	30,367 39	12
219,451 64	1,102 00	247 07	....	....	....	....	1,349 07	220,800 71	13
51,053 95	100 00	55 00	....	2,288 69	....	....	2,443 69	53,497 64	14
115,264 50	350 00	936 00	....	2,793 73	....	....	4,079 73	119,344 23	15
145,860 86	300 00	390 00	....	6,434 58	....	....	7,124 58	152,985 44	16
405,383 36	600 00	1,968 00	....	2,483 29	....	....	5,051 29	410,434 65	17
108,706 26	452 71	83 40	1,000 00	....	....	....	1,536 11	110,242 37	18
68,018 69	....	....	....	....	....	8,202 37	8,202 37	76,221 06	19
30,959 60	300 00	839 63	....	....	....	....	1,139 63	32,099 23	20
66,656 98	....	....	....	....	....	....	....	66,656 98	21
263,142 09	2,201 07	167 50	....	....	....	97 47	2,466 04	265,608 13	22
119,834 43	539 00	....	....	....	2,376 33	239 16	3,154 49	122,988 92	23
378,209 19	500 00	2,330 69	6,960 00	....	....	....	9,790 69	387 999 88	24
4,617,588 51	14,350 99	....	....	38,888 37	....	....	53,239 36	4,670,827 87	25
133,879 44	500 00	Dr.422 82	....	....	....	63 34	140 52	134,019 96	26
83,826 98	550 00	....	....	....	....	39 95	589 95	84,416 93	27
160,431 95	534 00	100 00	....	59 67	797 02	249 02	1,739 71	162,171 66	28
310,134 89	....	320 97	....	120 98	....	5,691 09	6,133 04	316,267 93	29
57,181 86	335 72	155 20	....	....	....	....	490 92	57,672 78	30
81,836 89	135 44	693 24	....	....	189 77	1,029 98	2,048 43	83,885 32	31
770,802 20	2,350 00	1,190 00	....	....	3,450 00	9,781 07	16,771 07	787,573 27	32
36,380 20	199 99	....	....	....	....	480 04	680 03	37,060 23	33
48,711 06	....	....	....	....	....	....	....	48,711 06	34
152,663 97	705 30	....	....	....	547 40	155 65	1,408 35	154,072 32	35
346,570 96	1,002 50	....	....	3,853 50	....	15 00	4,871 00	351,441 96	36
174,290 09	....	1,607 36	....	....	....	237 99	1,845 35	176,135 44	37
193,851 71	575 00	36 00	....	....	10,950 00	471 48	12,032 48	205,884 19	38
42,946 68	250 00	....	....	....	....	2,730 02	2,980 02	45,926 70	39
38,127 50	446 67	2,322 83	....	....	40 93	....	2,810 43	40,937 93	40
190,662 01	750 00	....	....	....	....	....	750 00	191,412 01	41
29,890 30	150 00	....	....	....	106 34	449 91	706 25	30,596 55	42
14,606 96	252 45	1,200 00	....	....	....	283 63	1,736 08	16,343 04	43
49,856 86	....	....	....	....	9,304 14	....	9,304 14	59,161 00	44
62,666 78	175 00	....	....	330 94	470 50	....	976 44	63,643 22	45
4,549,160 88	13,166 69	....	....	....	....	27,917 48	41,084 17	4,590,245 05	46
53,967 12	62 50	....	....	....	9,342 67	301 12	9,706 29	63,673 41	47
414,857 02	837 50	967 10	....	....	....	7,871 27	9,675 87	424,532 89	48
113,215 46	400 00	21 30	....	....	....	96 39	517 69	113,733 15	49
1,416,680 16	5,580 00	....	....	....	....	....	5,580 00	1,422,260 16	50
80,244 17	261 65	....	....	....	....	486 26	486 26	80,730 43	51
8,221 28	....	....	....	....	2,396 77	9,738 28	12,396 70	20,617 98	52
20,063,718 58	66,147 33	22,551 98	13,650 94	58,624 40	43,698 24	88,560 23	293,233 12	20,356,951 70	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 5.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	1	2	3	4	5
	Nom du chemin de fer.	Entretien—Voies et structures.			
		Entretien de voie et ballast.	Entretien de ligne électrique.	Entretien des bâtiments et aménagements.	Total, voies et structures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	....	1,506 31	49 90	1,556 21
2	Berlin et Bridgeport	....	137 64	69 86	207 50
3	Brantford et Hamilton	10,153 20	1,033 16	34 28	11,220 64
4	Colombie-Britannique	120,512 38	29,765 74	4,626 24	154,904 36
5	Calgary, municipal	2,704 65	1,639 96	183 60	4,528 21
6	Cap-Breton	6,879 45	2,351 30	480 78	9,711 53
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	3,555 89	848 98	276 09	4,680 96
8	Cornwall	975 15	45 68	....	1,020 83
9	Edmonton, de ceinture	15,055 07	1,050 36	315 75	16,421 18
10	Galt, Preston et Hespeler	11,518 46	1,486 88	....	13,005 34
	Ligne affermée—Preston à Berlin	....	....	....	....
11	Grande Vallée†	1,247 92	625 12	2,863 96	4,737 00
12	Guelph Radial	1,543 73	220 70	....	1,764 43
13	Halifax	11,342 99	1,588 62	1,743 04	14,674 65
14	Hamilton et Dundas	3,140 56	1,185 62	229 42	4,555 60
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	12,200 81	2,115 77	557 26	14,873 84
16	Hamilton Radial	7,729 45	1,513 68	68 54	9,311 67
17	Hamilton Street	6,335 91	5,217 81	180 83	11,734 55
18	Hull	8,328 72	3,004 55	421 71	11,754 98
19	International	2,903 35	297 87	69 03	3,270 25
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	2,959 71	422 23	197 47	3,579 41
21	Comté de Lévis	3,560 98	1,120 37	355 23	5,036 58
22	London	18,374 46	2,831 48	545 07	21,751 01
23	London et Lac Erié Ry. et Transportation Co	8,368 11	1,059 42	....	9,427 53
24	Montréal, Parc et Ile	30,813 98	5,837 52	3,411 81	40,063 31
25	Montréal Street	130,008 55	26,296 89	23,066 78	179,372 22
26	Montréal Terminus	13,126 95	5,747 91	2,394 33	21,269 19
27	Montréal et Comtés du Sud	3,002 40	870 55	11 00	3,883 95
28	Niagara Falls Parc et Rivière	17,601 84	2,775 80	3,698 28	24,075 92
29	Niagara, St-Catharine et Toronto	18,361 81	2,951 03	5,612 01	26,924 85
30	Nipissing Central	3,984 00	850 80	....	4,834 80
31	Oshawa	4,505 42	2,444 07	210 30	7,159 79
32	Ottawa	22,266 60	10,399 92	1,619 74	34,286 26
33	Peterborough Radial	1,377 96	293 22	12 12	1,683 30
34	Comté de Pictou	2,154 40	133 49	....	2,287 89
35	Port Arthur	6,702 32	2,367 76	1,169 11	10,239 19
36	Québec Ry., Light et Power Co. (citadelle)	11,155 12	2,903 79	61 05	14,119 96
37	Québec Ry., Light et Power Co. (Montmorency)	13,372 74	1,490 67	1,784 90	16,648 31
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	12,109 39	2,448 04	885 40	15,442 83
39	Sarnia	2,301 60	....	....	2,301 60
40	Sherbrooke Street	....	....	....	....
41	St-Jean, N.-B	11,728 21	2,020 67	537 55	14,286 43
42	St-Stephen, N.-B	2,657 81	1,457 71	219 30	4,334 82
43	St-Thomas, Ont	1,104 03	755 95	....	1,859 98
44	Suburban Rapid Transit Co	4,558 02	....	....	4,558 02
45	Sydney et Glace Bay	2,337 53	514 63	19 94	2,872 10
46	Toronto Street	50,347 01	16,866 01	....	67,213 02
47	Toronto Suburban	6,045 40	228 27	229 84	6,503 51
48	Toronto et York Radial	13,537 23	3,388 65	1,755 34	18,681 22
49	Windsor, Essex et Lac Shore Rapid	7,633 68	1,650 79	226 70	9,511 17
50	Winnipeg	33,641 23	6,178 16	4,431 55	44,250 94
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	7,672 57	167 36	72 00	7,911 93
52	Yarmouth	....	....	....	570 16
	Total	693,498 75	162,108 91	64,697 11	920,874 93

†Comprend le chemin de fer de Brantford, Woodstock, Thames Valley et Ingersoll.

ELECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

6	7	8	9	10	11	12	
Entretien—Matériel.							
Entretien de matériel à vapeur.	Entretien de matériel électrique.	Entretien de voitures.	Entretien du matériel électrique des voitures.	Entretien du matériel divers.	Dépenses diverses des ateliers.	Total du matériel.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
817 36	102 71	2,470 46			626 08	4,016 61	1
							2
	1,216 14	4,326 29	4,075 89			9,618 32	3
	11,780 11	151,359 79	52,000 58	251 55	7,775 79	223,167 82	4
		11,913 44	4,195 36	120 34	1,920 96	18,150 10	5
	1,992 20	5,743 76	3,024 89	495 17	184 11	11,440 13	6
254 07		2,002 66	2,097 58	81 49		4,435 80	7
282 81	713 98	1,859 03			477 40	3,333 22	8
		11,100 47	810 33	59 28	905 41	12,875 49	9
576 43	910 16	523 10	3,425 60	1,577 58		7,012 87	10
		5,818 40				5,818 40	11
	44 24	4,365 64				4,409 88	12
2,603 35	412 70	10,391 11	5,249 94	458 21	242 94	19,358 25	13
		1,651 88	538 41			2,190 29	14
	1,679 49	7,869 03	2,992 51			12,541 03	15
		6,628 05	3,275 77			9,903 82	16
			21,448 58	18,721 04		40,169 62	17
						15,737 30	18
		3,666 16	861 67	20 39	492 41	5,040 63	19
	1,258 86		5,079 62		94 28	6,432 76	20
	136 57	3,160 87	2,152 56	388 22	775 18	6,613 40	21
906 87	355 77	10,373 75	14,739 03	496 55	3,150 19	30,022 16	22
479 13	36 58	5,548 36	1,362 56			7,426 63	23
		19,993 50	12,188 90	716 14		32,898 54	24
10,170 40	23,888 42	188,396 98	144,905 56	13,578 36	11,633 99	392,573 71	25
1,157 64		8,652 19	16,938 58	629 97		27,378 38	26
39 52		1,917 37	1,721 74	312 47	416 33	4,407 43	27
	333 14	3,417 01	1,121 90	54 82		4,926 87	28
	1,325 36	10,724 12	11,278 04	457 88	971 15	24,756 55	29
	750 00	740 00	610 00	100 00	200 00	2,400 00	30
	1,863 35	5,845 16	700 97	909 62		9,319 10	31
5,426 55	4,177 99	26,946 44	29,144 31	2,822 78		68,518 07	32
		2,527 64	1,398 69			3,926 33	33
374 97		251 74	1,285 50	391 82		2,304 03	34
		12,248 80	5,544 06		667 66	18,460 52	35
		11,125 96	9,756 41	1,140 15	404 37	22,426 89	36
	274 31	5,724 84	4,073 37	196 71	664 30	10,933 53	37
	972 80	5,517 01	4,394 71			10,884 52	38
			1,501 37		1,467 30	2,968 67	39
							40
867 42	55 33	9,552 00	8,620 35	464 25	323 09	19,882 44	41
495 48	220 49	600 63	599 20		136 81	2,052 61	42
41 60		2,396 36				2,437 96	43
							44
	328 90	2,981 47	382 99	46 93	0 04	3,740 33	45
17,391 36	9,357 64	140,443 91	103,528 67	33,117 54	154,449 07	458,288 19	46
		1,388 32	2,241 76	940 17	892 54	5,462 79	47
4,619 35	535 80	14,931 54	15,492 76	7,112 45	60 94	42,752 84	48
	421 98	7,705 98	6,793 47	291 21		15,212 64	49
		53,254 36	34,722 33	13,878 16	3,675 69	105,530 54	50
		2,553 44				2,553 44	51
						1,577 65	52
46,504 31	65,145 02	790,609 02	546,276 52	99,831 25	192,608 03	1,758,289 10	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 5.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	13	14	15	16	17
		TRANSPORT—MISE EN ACTIVITÉ			
	Nom du chemin de fer.	Salaires, matériel de force motrice.	Combustible pour force motrice.	Eau pour force motrice.	Huile et chiffons pour force motrice.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	....	....	....	....
2	Berlin et Bridgeport	....	....	....	....
3	Brantford et Hamilton	3,200 26	....	....	....
4	Colombie-Britannique	27,146 51	12,542 97	13,643 51	333 67
5	Calgary Municipal	....	....	....	....
6	Cap-Breton	....	....	....	....
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	144 00	19 66	....	....
8	Cornwall	1,125 53	582 32	60 00	....
9	Edmonton Radial	....	....	....	....
10	Galt, Preston et Hespeler	3,611 16	14,329 71	....	901 58
	Ligne affermée—Preston à Berlin	....	....	....	....
11	Grande Vallée†	4,353 55	10,404 64	....	194 46
12	Guelph Radial	1,583 94	3,148 72	....	238 94
13	Halifax	3,958 65	11,925 00	612 00	490 24
14	Hamilton et Dundas	....	....	....	....
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	2,996 37	....	....	....
16	Hamilton Radial	....	....	....	....
17	Hamilton Street	....	....	....	....
18	Hull	....	....	....	....
19	International	....	....	....	....
29	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	....	....	....	....
21	Comté de Lévis	832 16	....	....	....
22	London	8,175 79	23,942 40	144 00	527 24
23	London et Lake Erie Ry. and Transportation Co.	7,419 86	16,692 48	....	450 76
24	Montréal, Parc et Ile	....	....	....	....
25	Montreal Street	54,750 28	132,292 83	978 06	2,438 78
26	Montreal Terminal	5,218 13	5,563 26	....	456 68
27	Montréal et Comtés du Sud	3,685 56	15,324 29	67 24	761 75
28	Niagara Falls Park et Rivière	4,956 07	....	....	26 43
29	Niagara, St. Catharines et Toronto	5,441 56	....	....	....
30	Nipissing Central	....	....	....	....
31	Oshawa	3,050 97	6,403 11	....	....
32	Ottawa	11,205 41	7,273 37	2,080 27	....
33	Peterborough Radial	....	....	1,500 00	....
34	Comté de Pictou	2,924 58	4,332 69	80 00	237 03
35	Port-Arthur	....	....	....	....
36	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	....	....	....	....
37	Quebec Ry., Light and Power Co. (Montmorency)	1,222 15	....	....	....
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	5,553 23	3,477 06	....	1,077 52
39	Sarnia	....	....	....	....
40	Sherbrooke Street	....	....	....	....
41	St-Jean, N.-B	3,921 81	15,849 86	1,200 00	....
42	St. Stephen, N.-B	944 00	5,624 39	1,363 98	165 70
43	St-Thomas	....	....	....	....
44	Suburban Rapid Transit Co	2,188 00	....	....	....
45	Sydney et Glace Baie	1,437 12	3,785 63	110 40	68 74
46	Toronto Street	16,541 52	4,432 83	108 01	222 56
47	Toronto Suburban	....	....	....	....
48	Toronto et York Radial	13,392 12	28,012 96	....	2,110 67
49	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	3,471 00	6,624 71	....	....
50	Winnipeg	....	....	....	....
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	2,707 25	....	....	....
52	Yarmouth	....	....	....	....
	Total	207,118 54	332,584 89	21,947 47	10,702 75

ÉTECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911 —*Suite.*

18	19	20	21	22	23	24	25	
DU MATÉRIEL DE FORCE MOTRICE.			TRANSPORT—SERVICE DES VOITURES.					
Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Louage de force motrice.	Total mis en activité de force motrice.	Surintendance des transports.	Salaires des conducteurs.	Salaires des mécaniciens	Salaires de divers employés au service des voitures.	Salaires des employés de garage.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	6,486 27	6,486 27	1,100 00	3,431 18	3,431 19	....	....	1
....	1,685 96	1,685 96	....	882 97	882 97	136 86	....	2
....	12,819 60	16,019 86	1,332 48	3,807 30	3,807 30	2,471 34	2,343 10	3
4,693 23	287,597 33	345,957 22	37,476 27	321,335 00	321,335 00	63,894 09	52,135 34	4
....	45,295 00	45,295 00	1,326 25	25,635 75	25,635 75	....	....	5
....	17,511 99	17,511 99	1,727 50	11,583 61	11,583 61	897 18	1,962 22	6
63 45	11,388 09	11,615 20	613 20	5,274 50	5,274 49	5,782 77	....	7
....	....	1,767 85	....	5,057 71	5,057 71	....	....	8
....	72,546 75	72,546 75	....	26,049 93	26,049 92	324 47	2,305 70	9
....	....	18,842 45	1,800 00	8,046 75	8,044 60	2,359 27	4,645 55	10
....	9,935 50	24,888 15	2,456 86	9,236 33	9,236 32	....	5,548 94	11
....	....	4,971 60	....	3,989 77	3,989 77	....	....	12
418 11	....	17,404 00	1,500 00	22,503 26	22,503 26	3,521 07	1,691 89	13
....	4,470 67	4,470 67	611 77	3,278 91	3,278 91	197 26	441 69	14
....	10,166 83	13,163 20	1,332 52	5,336 34	5,336 35	6,805 85	925 21	15
....	17,707 50	17,707 50	2,382 18	10,149 80	10,149 81	2,429 91	1,671 67	16
....	42,451 63	42,451 63	7,331 36	39,940 25	39,940 24	....	4,636 30	17
....	10,171 66	10,171 66	....	15,756 88	15,756 88	....	....	18
....	6,999 88	6,999 88	320 00	6,375 68	6,271 90	1,550 49	1,262 15	19
....	3,494 04	3,494 04	....	3,805 92	3,833 33	....	2,714 74	20
26 66	9,000 00	9,858 82	....	8,094 89	8,353 30	1,095 08	1,361 56	21
958 74	....	33,748 17	2,937 85	31,234 97	31,475 91	1,245 85	1,974 61	22
544 81	....	25,107 91	715 40	6,391 44	6,391 49	4,366 29	1,099 95	23
....	55,037 00	55,037 00	4,775 25	27,060 93	25,709 04	7,383 83	4,399 11	24
1,413 73	225,180 45	417,054 13	45,459 99	474,652 49	469,037 73	29,039 95	55,968 08	25
48 21	1,500 00	12,786 28	2,277 50	15,243 59	15,075 87	3,200 04	3,514 03	26
915 57	....	20,754 41	1,506 48	4,817 84	4,817 83	3,761 74	917 22	27
656 00	....	5,638 50	1,486 67	8,844 15	9,141 58	533 58	3,632 10	28
363 99	16,540 25	22,345 80	6,907 71	16,538 65	16,538 65	29,222 62	3,296 67	29
....	8,600 40	8,600 40	1,800 00	3,900 00	3,900 00	....	2,000 00	30
2,229 67	....	11,683 75	1,500 00	1,519 84	3,212 43	3,764 99	441 53	31
2,195 69	15,000 00	37,754 74	14,354 36	104,322 52	104,322 53	23,154 50	10,022 59	32
....	....	1,500 00	780 00	5,628 42	5,510 82	393 21	393 22	33
55 00	....	7,629 30	....	3,158 79	3,238 84	698 19	2,109 17	34
....	19,743 10	19,743 10	2,548 18	17,094 72	16,975 55	1,014 19	....	35
....	22,575 25	22,575 25	9,417 15	42,200 23	42,200 24	151 14	8,148 59	36
....	18,044 40	19,266 55	3,168 79	11,370 40	8,355 98	13,703 60	1,276 91	37
....	14,099 92	24,207 73	938 50	19,224 73	19,224 72	400 00	2,800 00	38
....	5,670 11	5,670 11	306 00	4,365 49	4,365 48	....	....	39
....	....	....	....	....	....	....	....	40
652 27	....	21,623 94	3,210 00	28,064 65	28,064 66	....	9,036 08	41
....	....	8,098 07	....	2,704 50	2,738 81	....	2,267 40	42
....	4,200 00	4,200 00	....	5,784 29	5,784 28	2,705 79	....	43
524 25	4,370 67	7,082 92	....	8,564 70	7,615 65	....	....	44
166 02	1,464 82	7,032 73	489 00	2,633 68	2,633 67	837 74	....	45
11,046 08	337,150 97	369,501 97	53,118 83	454,448 93	417,587 57	34,626 73	54,664 32	46
....	6,000 00	6,000 00	....	5,548 13	6,017 63	....	3,058 25	47
24 43	12,561 31	56,061 49	6,198 86	19,425 54	19,425 55	24,816 98	....	48
1,024 53	....	11,120 24	639 47	3,816 76	3,816 76	12,761 37	....	49
....	48,404 45	48,404 45	22,688 35	200,439 05	199,007 50	5,250 70	30,457 82	50
1,195 76	4,938 25	8,841 26	1,925 00	2,051 85	2,176 00	....	2,317 85	51
....	....	9,163 10	....	....	....	....	....	52
29,216 20	1,390,810 05	2,001,543 00	250,459 73	2,070,624 01	2,024,115 38	294,498 67	287,441 56	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	26	27	28	29	30
				Transport—	
	Nom du chemin de fer.	Fournitures—Service des voitures.	Fournitures diverses—Service des voitures.	Louage du matériel.	Nettoyage et sablage des voies.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	520 18			
2	Berlin et Bridgeport				
3	Brantford et Hamilton	1,212 83	1,820 33	963 29	
4	Colombie-Britannique	6,299 77	85,759 14	3,770 98	8,437 92
5	Calgary Municipal	4,381 08	975 30		921 32
6	Cape Breton		2,023 49	330 94	103 11
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié			4,708 76	
8	Cornwall		788 02		853 09
9	Edmonton Radial	153 75	5,807 04		430 45
10	Galt, Preston et Hespeler		5,319 94		
	Ligne affermée—Preston à Berlin				
11	Grand Valley†		833 60		
12	Guelph Radial				
13	Halifax	1,421 90	320 00		456 25
14	Hamilton et Dundas	716 39	546 70	3,746 31	
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	1,539 63	1,457 36	3,022 39	
16	Hamilton Radial	1,603 42	1,810 00	7,794 53	
17	Hamilton Street	5,545 42	4,157 54	218 60	
18	Hull	1,206 54	800 00		
19	International	130 59	198 44		0 17
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui				
21	Comté de Lévis	608 30	278 58	2,548 60	407 17
22	London	1,604 33	1,975 38		368 00
23	London et ch. de fer Lac Erié et Transportation Co.		3,384 40		
24	Montreal Park et Ile			4,207 27	650 45
25	Montreal Street	42,644 85	65,577 19		34,274 14
26	Montreal Terminal				2,293 13
27	Montréal et comtés du Sud	625 21	2,180 39		98 94
28	Chutes Niagara, Parc et Rivière	45 85	2,310 23		507 24
29	Niagara, Ste-Catherine et Toronto		7,071 32	14,812 87	2,930 47
30	Nipissing Central				
31	Oshawa		8,521 51	4,770 97	
32	Ottawa				
33	Peterborough Radial	689 21	783 22		29 43
34	Comté de Pictou		83 42		
35	Port-Arthur		3,025 84		
36	Quebec Ry., Light et Power Co. (Citadelle)		11,606 68		3,000 00
37	Quebec Ry., Light and Power Co. (Montmorency)		6,238 77		
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	1,347 72			
39	Sarnia				
40	Sherbrooke Street				
41	Saint-Jean, N.-B		3,599 31		
42	St-Stephen, N.-B				
43	Saint-Thomas, Ont				
44	Suburban Rapid Transit Co		3,631 35	1,440 00	
45	Sydney et Glace Bay		1,096 58		42 16
46	Toronto Street	61,098 87	61,375 74	2,943 04	4,489 84
47	Toronto Suburban	780 20	236 88		574 21
48	Toronto et York Radial		830 39		5,748 85
49	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid				
50	Winnipeg	16,529 42	7,488 50		13,417 39
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	784 18	3,019 38		268 40
52	Yarmouth				
	Total	151,489 64	306,931 96	55,278 55	80,302 13

†Comprend le chemin de fer de Brantford Street, Woodstock, Thames Valley et Ingersoll.

ELECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

31	32	23	34	35	36	37	
Service des voitures—*Suite.*		En général.					
Enlèvement des neiges et glaces.	Total, service des voitures.	Appointements des hauts fonctionnaires.	Appointements des commis.	Impressions et papeterie.	Dépenses diverses de bureaux.	Dépenses de magasin.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
249 52	8,732 07	....	338 00	168 58	304 92	....	1
52 60	1,955 40	115 00	708 93	66 85	....	....	2
1,182 03	18,940 00	1,535 40	5,055 68	381 19	....	....	3
2,710 45	903,153 96	33,928 41	48,545 57	12,236 52	9,491 48	10,532 38	4
1,326 81	60,202 26	4,725 00	684 45	462 86	679 61	106 64	5
1,683 86	31,895 52	5,799 23	3,956 84	778 48	....	299 55	6
....	21,653 72	3,300 00	480 00	314 10	....	....	7
....	11,756 53	1,267 73	....	106 38	463 04	....	8
1,969 84	63,091 10	6,313 25	....	906 13	882 71	....	9
1,386 89	31,603 00	3,546 15	8,255 90	626 33	1,510 50	....	10
3,954 01	31,266 06	3,804 84	....	746 12	48 50	....	11
....	7,979 54	1,000 00	499 50	322 99	....	....	12
3,829 45	57,747 08	3,200 00	1,327 00	862 00	669 09	373 91	13
570 66	13,388 60	827 40	2,700 17	95 73	....	....	14
713 20	26,468 85	1,791 40	5,865 88	691 91	....	....	15
1,033 27	39,024 59	2,287 62	6,400 13	403 94	....	....	16
4,391 78	106,161 49	5,902 20	13,791 86	691 28	....	....	17
4,114 18	37,634 48	1,000 00	2,761 29	372 31	610 18	....	18
102 08	16,211 50	2,241 50	1,194 12	178 50	....	292 58	19
886 80	11,240 79	2,040 50	....	181 75	308 25	....	20
3,690 32	26,437 80	2,351 60	1,319 90	135 20	97 30	....	21
1,031 01	73,847 91	4,799 88	1,458 21	290 75	400 39	777 30	22
387 94	22,736 91	3,990 00	1,703 30	1,265 16	533 01	....	23
10,178 81	84,364 69	20,129 50	3,367 96	349 71	....	....	24
135,944 09	1,352,598 51	45,783 28	48,363 17	7,127 01	3,636 02	13,915 24	25
8,675 23	50,279 39	100 00	1,228 59	188 76	....	....	26
1,751 93	20,477 58	....	1,902 80	562 23	798 06	....	27
692 27	27,193 67	962 09	666 45	135 26	233 80	200 60	28
2,293 25	99,612 21	10,399 82	6,358 67	1,867 20	1,461 32	1,079 32	29
....	11,600 00	....	1,200 00	200 00	250 00	....	30
....	23,731 27	3,300 00	300 00	291 82	....	....	31
16,706 32	272,882 82	18,457 04	....	896 76	355 83	480 00	32
164 34	14,371 87	2,081 14	1,330 09	....	742 03	1 25	33
305 21	9,593 62	2,100 00	503 62	....	335 50	....	34
1,699 01	42,357 49	3,872 59	....	528 01	153 20	....	35
14,994 66	131,718 69	6,749 25	3,374 63	822 68	1,172 25	1,576 09	36
2,595 48	46,709 93	2,688 47	4,633 80	2,214 28	2,067 81	....	37
....	43,935 67	2,800 00	1,340 00	150 00	340 00	....	38
....	9,036 97	2,215 00	520 00	133 60	350 60	....	39
....	....	....	....	....	....	....	40
9,103 04	81,077 74	1,393 32	1,289 70	....	529 00	536 83	41
417 10	8,127 81	1,645 00	345 00	141 20	100 08	....	42
....	14,274 36	900 00	420 00	....	51 25	....	43
....	21,251 70	700 00	....	....	459 37	....	44
51 86	7,784 69	2,944 97	1,061 01	62 81	47 57	84 17	45
4,210 98	1,148,564 85	37,688 72	46,594 49	4,335 94	....	4,767 97	46
73 93	16,289 23	2,000 00	1,632 50	46 00	521 62	....	47
1,819 26	78,265 43	7,100 00	4,803 75	873 67	132 38	832 95	48
....	21,034 36	3,212 10	1,687 95	386 79	714 81	500 00	49
....	495,278 73	3,930 00	6,932 77	....	4,054 33	1,519 41	50
....	12,542 66	900 00	3,998 55	685 57	438 91	....	51
....	....	....	....	....	....	....	52
246,943 47	5,768,085 10	279,819 40	250,902 23	44,284 36	34,944 72	37,876 19	

CHEMINS DE FER

Tableau 5.—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses d'écurie.	Publicité et attractions.	Dépenses diverses générales.	Dommages.
	38	39	40	41	42
					Dépenses
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	...	167 87	198 90	...
2	Berlin et Bridgéport	...	...	483 51	10 00
3	Brantford et Hamilton	2,909 09	198 35	1,394 21	2,594 90
4	Colombie-Britannique	2,201 10	8,412 29	14,819 23	37,749 10
5	Calgary Municipal	...	883 49	2,241 36	3 00
6	Cap-Breton	209 39	34 70	2,529 72	2,628 30
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	...	...	993 69	28 30
8	Cornwall	...	1,344 93	...	44 76
9	Edmonton Radial	610 39	...	1,044 40	3,035 35
10	Galt, Preston et Hespeler	...	...	2,909 30	107 00
	Ligne affermée—Preston à Berlin	...	...	...	...
11	Grande Vallée†	...	...	2,061 66	215 00
12	Guelph Radial	...	1,138 81	...	75 00
13	Halifax	955 63	465 00	2,859 79	2,941 68
14	Hamilton et Dundas	72 75	129 43	442 31	1,522 74
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	1,499 85	171 37	1,126 43	5,013 47
16	Hamilton Radial	585 87	172 28	1,339 42	3,495 62
17	Hamilton Street	3 00	639 11	1,191 91	16,063 99
18	Hull	1,726 51	133 10	1,347 09	...
19	International	...	...	1,595 26	372 75
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	...	2,688 43	972 52	455 70
21	Comté de Lévis	549 20	22 50	280 65	169 76
22	London	203 93	...	2,137 48	10,447 99
23	London and Lake Erie Ry. and Transportation Co.	...	737 08	969 81	211 26
24	Montréal, Parc et Ile	...	1,795 28	...	7,325 55
25	Montreal Street	6,463 94	2,159 49	25,475 42	113,683 66
26	Montreal Terminal	...	684 07	599 64	5,362 73
27	Montréal et Comtés du Suds	...	697 59	23 00	...
28	Niagara Falls Park and River	97 60	2,840 52	942 47	650 11
29	Niagara, St. Catharines and Toronto	...	2,828 16	1,194 12	3,506 50
30	Nipissing Central	...	123 50	1,776 32	...
31	Oshawa	632 19	...	1,552 88	4 95
32	Ottawa	...	13,550 22	4,975 52	10,754 90
33	Peterborough Radial	4 17	852 39	299 86	...
34	Pictou County	384 93	...	1,023 03	833 01
35	Port-Arthur	...	...	494 20	118 65
36	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	481 55	...	6,118 01	775 37
37	Quebec Ry., Light and Power Co. (Montmorency)	...	1,394 70	7,810 50	129 71
38	Sandwich, Windsor and Amherstburg	...	550 70	2,872 67	935 13
39	Sarnia	1,153 53	...	5,589 47	...
40	Sherbrooke Street	...	...	...	...
41	St-Jean, N.-B	564 81	1,090 67	2,763 20	1,786 35
42	St-Stephen, N.-B	...	...	216 36	...
43	St. Thomas, Ont	...	...	...	...
44	Suburban Rapid Transit Co	...	...	...	...
45	Sydney and Glace Bay	...	56 12	306 14	...
46	Toronto Street	5,155 08	130 01	21,534 06	112,365 06
47	Toronto Suburban	...	83 88	413 52	...
48	Toronto et York Radial	6,582 55	2,313 95	17,175 98	11,571 82
49	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid	...	1,149 44	...	290 50
50	Winnipeg	...	...	14,033 61	...
51	Winnipeg, Selkirk et Lake Winnipeg	...	308 60	1,050 58	...
52	Yarmouth	...	...	4,528 10	...
	Total	33,047 06	49,948 03	165,707 31	357,279 67

†Comprend le chemin de fer de Brantford Street, Woodstock de Vallée Thames et Ingersoll.

ELECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911—*Suite.*

43	44	45	46	47	48	49	
GÉNÉRALES—*Suite.*							
Frais de justice se rattachant aux dommages.	Frais divers de justice.	Loyer de terrains et bâtiments.	Loyer de voies et gares terminales.	Assurance.	Total général.	Total des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	301 85	....	1,716 57	3,196 69	23,987 85	1
....	....	100 00	....	433 90	1,918 19	5,767 05	2
....	785 25	608 94	6,108 25	508 16	22,079 42	77,878 24	3
....	8,492 84	....	32,924 50	19,862 32	239,195 74	1,866,379 10	4
....	....	440 00	....	1,200 00	11,426 41	139,601 98	5
....	1,909 83	818 25	....	1,948 43	20,912 72	91,471 89	6
....	....	....	168 77	638 64	5,923 50	48,309 18	7
....	....		....	1,107 08	4,333 92	22,212 35	8
....	....	....	....	3,133 37	15,925 60	180,860 12	9
....	26 99	166 33	....	4,000 00	21,148 50	91,612 16	10
....	....	....	....	....	....	....	
....	152 96	1,794 69	587 42	956 11	10,367 30	77,076 91	11
....	113 50	....	358 21	496 82	4,004 83	23,130 28	12
500 00	760 39	....	....	1,082 22	15,996 71	125,180 69	13
....	298 80	....	3,903 85	115 31	10,108 49	34,713 65	14
....	748 71	250 00	7,552 03	628 66	25,339 71	92,386 63	15
....	1,092 62	....	10,650 47	831 21	27,259 18	103,206 76	16
5,165 38	....	8,883 00	....	2,756 00	55,087 73	255,605 02	17
3,007 17	....	....	4,693 60	1,981 08	17,632 33	92,930 75	18
....	504 63	97 50	....	734 16	7,211 00	38,733 26	19
....	....	....	....	631 08	7,278 23	32,025 23	20
....	....	142 87	1,200 00	3,403 99	9,672 97	57,619 57	21
....	517 49	8 50	....	2,232 50	23,274 42	182,643 67	22
....	....	204 18	1,200 00	2,187 00	13,000 80	77,699 78	23
....	3,588 47	....	....	2,325 00	38,881 47	251,245 01	24
....	17,783 71	13,009 41	....	25,149 64	322,549 99	2,664,148 56	25
....	794 94	....	....	1,444 13	10,402 86	122,116 10	26
18 30	....	....	25,031 20	888 73	29,921 91	79,445 28	27
....	276 84	124 27	10,000 00	2,875 00	20,005 01	81,839 97	28
262 13	....	....	1,489 37	3,513 00	33,959 61	207,599 02	29
....	....	....	....	242 20	3,792 02	31,227 22	30
....	....	....	955 30	544 33	7,581 47	59,475 38	31
....	351 47	....	....	9,906 55	59,728 29	473,170 18	32
....	218 20	447 50	....	1,248 78	7,225 41	28,706 91	33
....	....	....	....	574 77	5,754 86	27,569 70	34
....	89 10	....	....	1,469 96	6,725 71	97,526 01	35
....	1,558 78	....	....	4,747 79	27,376 40	218,217 19	36
154 95	152 87	....	....	2,459 21	23,706 30	117,264 62	37
....	1,000 00	....	....	900 00	10,888 50	105,359 25	38
....	63 14	....	....	901 64	10,926 98	30,904 33	39
....	....	....	....	....	....	37,243 47	40
....	....	....	....	1,442 27	11,396 15	148,266 70	41
....	82 00	....	....	353 69	2,883 33	25,496 64	42
....	....	1 00	....	683 70	2,055 95	24,828 25	43
....	....	....	....	....	1,159 37	34,052 01	44
....	174 36	....	4,023 77	2,007 25	10,768 17	32,198 02	45
....	20,789 99	....	....	18,426 49	271,787 81	2,315,355 84	46
....	....	911 76	....	1,081 68	6,690 96	40,946 49	47
....	491 94	....	....	1,967 87	53,846 86	249,607 84	48
....	491 26	....	....	6,653 34	15,086 19	71,964 60	49
....	....	....	....	....	30,470 12	723,934 78	50
....	....	....	....	....	7,382 21	39,231 50	51
....	....	....	....	322 22	4,850 32	16,161 23	52
9,107 93	63,311 08	28,310 05	110,846 74	144,713 85	1,610,098 62	12,096,134 22	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 6.—Sommaire descriptif du matériel

Numéro.	1	2	3	4	5
		Voitures voyageurs.			
	Nom du chemin de fer.	Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Voitures à voyageurs combinées.	Total, voitures à voyageurs.
1	Berlin et Waterloo	8	6	....	14
2	Berlin et Bridgeport	....	....	....	....
3	Brantford et Hamilton	6	....	....	6
4	Colombie-Britannique	265	2	....	267
5	Calgary Municipal	22	....	....	22
6	Cap-Breton	19	....	....	19
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	7	2	....	9
8	Cornwall	7	3	....	10
9	Edmonton Radial	....	....	17	17
10	Galt, Preston et Hespeler	7	4	2	13
	Ligne affermée—Preston à Berlin—				
11	Grande Vallée*	12	12	....	24
12	Guelph Radial	8	5	....	13
13	Halifax	24	26	....	50
14	Hamilton et Dundas	2	2	....	4
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville	8	3	....	11
16	Hamilton Radial	9	....	....	9
17	Hamilton Street	56	33	....	89
18	Hull	23	13	....	36
19	International	11	....	....	11
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	8	12	....	20
21	Comté de Lévis	13	8	....	21
22	London	39	14	....	53
23	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.,	12	....	....	12
24	Montréal, Parc et Ile	12	16	10	38
25	Montreal Street	498	254	75	827
26	Montreal Terminal	16	18	....	34
27	Montréal et comtés du Sud	10	....	....	10
20	Niagara Falls Park and River	9	18	....	27
93	Niagara, St. Catharines et Toronto	20	16	....	36
28	Nipissing Central	6	....	....	6
31	Oshawa	4	2	1	7
32	Ottawa	69	57	31	157
33	Peterborough Radial	8	6	....	14
34	Comté de Pictou	5	....	....	5
35	Port-Arthur	23	2	....	25
36	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadelle)	55	50	....	105
37	Quebec Railway, Light and Power Co., (Montmorency)	15	....	....	15
93	Sandwich, Windsor et Amherstburg	22	16	....	38
38	Sarnia	10	2	....	12
40	Sherbrooke	8	9	....	17
41	St-Jean, N.-B.	25	26	....	51
42	St. Stephen, N.-B.	3	4	....	7
43	St-Thomas, Ont.	6	10	....	16
44	Suburban Rapid Transit Co.	....	....	....	....
45	Sydney et Glace Bay	10	....	....	10
46	Toronto Street	300	293	319	912
47	Toronto Suburban	10	4	....	14
48	Toronto et York Radial	37	4	....	41
49	Windsor, Essex et Lac Shore Rapid	9	....	....	9
50	Winnipeg	214	35	....	249
51	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg	12	....	....	12
52	Yarmouth	3	3	....	6
	Total	1,985	990	455	3,430

*Comprend le chemin de fer de Brantford Street, Woodstock, Thames Valley et Ingersoll.

ELECTRIQUES.

pour l'année expirée le 30 juin 1911.

6	7	8	9	10	11	12	13	
Autres voitures.								
Voitures à marchandises.	Voitures-postes, messageries et bagages.	Voitures combinées.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses.	Total, voitures de toutes catégories.	Numéro.
....	....	....	1	1	1	....	17	1
....	....	....	....	....	....	....	....	2
....	....	....	....	....	....	....	6	6
213	10	....	....	5	1	151	647	4
....	....	....	5	....	....	1	28	5
2	1	....	....	3	1	....	26	6
17	....	....	....	....	....	2	28	7
2	....	....	....	....	1	....	13	8
....	....	....	....	....	2	1	20	9
3	....	2	2	....	2	3	25	10
....	....	....	1	1	1	....	27	11
1	....	....	1	1	....	....	16	12
....	....	....	....	....	4	21	75	13
....	....	....	....	....	....	....	4	14
4	....	....	3	2	....	....	18	15
2	....	....	2	1	....	....	14	16
....	....	....	1	....	3	....	93	17
....	1	....	1	2	3	3	46	18
....	....	....	1	....	1	....	13	19
1	....	....	1	....	2	....	24	20
....	1	....	2	1	3	....	28	21
....	....	....	....	1	2	3	59	22
10	....	....	2	....	....	....	24	23
1	....	....	4	4	2	1	50	24
64	....	....	15	4	29	1	940	25
2	....	....	2	3	1	2	44	26
....	....	....	....	1	1	....	12	27
....	....	2	....	1	....	2	32	28
10	....	....	14	3	....	6	69	29
2	....	....	....	....	....	....	8	30
1	....	1	....	1	1	3	14	31
....	3	....	3	4	10	....	177	32
....	....	....	....	1	1	....	16	33
1	....	....	1	2	....	....	9	34
....	1	....	....	2	....	....	28	35
....	....	....	....	4	9	6	124	36
....	....	....	....	....	....	2	17	37
....	3	....	3	1	....	....	45	38
....	1	....	....	....	....	....	13	39
....	1	....	....	....	1	....	19	40
....	....	....	1	3	4	....	59	41
....	....	....	1	1	....	....	9	42
....	....	....	....	1	....	....	17	43
....	....	....	....	....	....	....	....	44
2	1	....	....	1	....	....	14	45
....	....	....	10	....	16	10	948	46
1	....	....	1	....	1	....	17	47
....	8	....	9	4	....	....	62	48
13	2	....	....	1	....	1	26	49
....	....	....	15	1	3	7	275	50
5	....	....	6	....	....	....	23	51
....	....	....	....	1	....	....	7	52
357	33	5	108	60	106	226	4,325	

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES—*Fin*

TABLEAU 7.—SOMMAIRE des accidents pour l'année expirée le 30 juin 1911.

Numéro.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.			Employés.			Autres.			Totaux.		
		Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.
		Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
1	Berlin et Waterloo												
2	Berlin et Bridgeport								2	2		2	2
3	Brantford et Hamilton		3	3					2	2		5	5
4	Colombie-Anglaise		143	143	6	28	34	7	23	30	13	194	207
5	Calgary Municipal		3	3				2		2	2	3	5
6	Cap Breton					3	3		1	1		4	4
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié												
8	Cornwall												
9	Edmonton Radial							3	6	9	3	6	9
10	Galt, Preston et Hespeler		8	8		3	3	4	2	6	4	13	17
	ligne affermée—Preston ou Berlin												
11	Grand Valley												
12	Guelph Radial												
13	Halifax		38	38		9	9					47	47
14	Hamilton et Dundas		9	9								9	9
15	Hamilton, Grimsby et Beamsville		16	16		4	4		1	1		21	21
16	Hamilton Radial		24	24		1	1	2	3	5	2	28	30
17	Rue Hamilton		189	189		5	5	3	62	65	3	256	259
18	Hull												
19	International		2	2					1	1		3	3
20	Kingston, Portsmouth et Cataraqui		5	5		1	1		2	2		8	8
21	Levis County		2	2		4	4					6	6
22	London		30	30		16	16	1	21	22	1	67	68
23	Che. de fer du Lac Erié et Transportation Co												
24	Montréal, Parc et Ile	1	6	7		2	2	6	3	9	7	11	18
25	Montreal Street	3	403	406		56	56	27	272	299	30	731	761
26	Montreal Terminal		3	3		1	1	1	5	6	1	9	10
27	Montréal et Comtés du Sud												
28	Niagara Falls Park and River		7	7		6	6					13	13

29	Niagara, Ste-Catherine et Toronto							1		1	1		1
30	Nipissing Central												
31	Oshawa					7	7	1	1	2	1	8	9
32	Ottawa		44	44		15	15	2	49	51	2	108	110
33	Peterborough Radial												
34	Comté de Pictou		2	2					7	7		9	9
35	Port Arthur	1	6	7	1		1	1	1	2	3	7	10
36	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadelle)		78	78		7	7	2	13	15	2	98	100
37	Quebec Railway, Light and Power Co. (Montmorency)		8	8				1	2	3	1	10	11
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg												
39	Sarnia												
40	Sherbrooke		1	1								1	1
41	St-Jean, N.-B.		5	5		1	1	1		1	1	6	7
42	St. Stephen, N.-B.												
43	St-Thomas, Ont												
44	Sydney et Glace Bay												
45	Toronto Street	4	703	707		127	127	11	63	74	15	893	908
46	Toronto Suburban				1		1				1		1
47	Toronto, York et Radial							5	14	19	5	14	19
48	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid								2	2		2	2
49	Winnipeg	2	46	48		4	4	2	28	30	4	78	82
50	Winnipeg, Selkirk et Lac Winnipeg												
51	Yarmouth												
	Total	11	1,784	1,795	8	300	308	83	586	669	102	2,670	2,772

ANNEXE.

Statistiques des chemins de fer étrangers.

Le tableau suivant procurera des renseignements utiles sur les statistiques des chemins de fer étrangers.

	Canada, 1911.	Etats-Unis, 1910.	Royaume-Uni, 1909.	Nouvelle-Zélande, 1910.	Australie méridionale, 1910.
Milles de ligne en opération........	25,400	239,652	23,280	2,704	1,893
Capitalisation nette............. $	1,528,689,201	13,872,380,000	6,397,746,666	138,765,583	70,073,990
Capital. nette par mille de ligne. $	60,185	58,316	274,817	51,073	36,650
Recettes brutes prov. de l'opér.. $	188,733,494	2,787,266,000	†584,827,333	15,815,644	8,956,608
Recettes brutes par mille de ligne. $	7,430	11,633	25,121	5,849	4,731
Frais d'exploitation............. $	131,034,785	1,847,189,000	365,194,666	10,558,107	7,675,123
Frais par mille de ligne.......... $	5,159	7,710	15,687	3,905	4,054
Recettes nettes prov. de l'exploit. $	57,698,709	940,076,000	219,632,667	5,257,537	1,281,485
Recettes nettes par mille de voie $	2,271	3,923	9,434	1,944	677
Rapport des frais et recettes...p.c.	69.43	66·27	62·40	66·76	58·09
Recettes sur voyageurs.......... $	58,317,998	631,772,000	249,173,333	5,699,059	2,307,841
Recettes sur marchandises...... $	126,570,534	1,935,882,000	289,566,667	8,626,728	3,673,462
Nombre de voyageurs transportés.	37,097,718	952,325,000	1,265,081,000	12,369,830	15,282,104
Nombre de ton. de march. transp.	79,884,282	1,760,103,000	499,900,000	5,490,018	‡2,480,521
Milles de voie simple............	25,400	*239,652	10,284	2,717	1,912
Milles de voie double.............	1,610	....	12,996	....	....
Milles de voie d'évitement........	5,550	....	14,350	....	....
Parcours total des trains, en mille.	89,716,533	1,293,550,000	419,200,000	7,889,166	5,420,304
Recettes moyennes par mille :					
Trafic total.................... $	2·10	2·15	1·27	1·97	1·65
Nombre de milles en construction..	6,223	....	....	....	313

	Australie occidentale, 1910.	Nouvelle-Galles du Sud, 1910.	Queensland, 1910.	Victoria, 1910.	Tasmania, 1910.
Milles de ligne en opération........	2,102	3,625	3,661	3,441	474
Capitalisation nette............. $	55,369,342	§238,103,360	118,437,011	210,244,816	19,702,681
Capital. nette par mille de ligne. $	25,825	65,359	32,351	60,225	41,567
Recettes brutes prov. de l'opér.. $	7,968 359	26,697,146	11,380,544	21,627,180	1,382,681
Recettes brutes par mille de ligne $	3,791	7,365	3,108	6,285	2,719
Frais d'exploitation............. $	5,338,285	15,945,190	6,882,786	13,196,556	1,030,218
Frais par mille de ligne.......... $	2,540	4,399	1,880	3,835	2,317
Recettes nettes prov. de l'exploit. $	2,630,074	10,751,956	4,497,758	8,430,624	352,463
Recettes nettes par mille de voie $	1,251	2,966	1,228	2,450	743
Rapport des frais et recettes...p.c.	66·99	59·73	60·48	61·02	74·51
Recettes sur voyageurs.......... $	2,043,649	8,877,440	3,130,722	9,114,201	560,543
Recettes sur marchandises...... $	5,074,906	16,014,616	7,300,092	10,815,588	134,295
Nombre de voyageurs transportés.	13,171,267	53,644,271	7,521,722	a85,280,235	1,650,455
Nombre de ton. de march. transp.	2,472,997	8,393,038	2,655,829	4,468,440	439,556
Milles de voie simple............	2,144	3,643	3,661	3,491	474
Milles de voie double.............	....	....	....	....	....
Milles de voie d'évitement........	256	....	....	....	....
Parcours total des trains, en mille.	4,398,138	15,468,026	8,157,247	11,705,612	1,059,790
Recettes moyennes par mille :					
Trafic total....................	1·80	1·72	1·40	1·85	1·30
Nombre de milles en construction.	281	253	345	114	....

† Les recettes comprenant 8½ millions sterling reçues des navires à vapeur, des canaux, hôtels et des diverses sources.
‡ Ne comprend pas le chiffre du bétail, 1,276,160.
§ Comprend les ateliers et le matériel roulant.

ANNEXE.

Statistiques des chemins de fer étrangers.

Le tableau suivant procurera des renseignements utiles sur les statistiques des chemins de fer étrangers—*Fin.*

—	Cap de Bonne-Espérance, 1909.	Egypte, 1908.	France, 1908.	Allemagne, 1908.	Autriche, 1908.
Milles de ligne en opération.......	3,326	1,666	25,117	35,366	13,788
Capitalisation nette .... $	157,027,512	125,466,490	2,869,268,762	4,093,272,067	1,689,212,465
Capital. nette par mille de ligne. $	47,212	75,310	94,933	114,190	121,282
Recettes brutes prov. de l'opér.. $	15,228,063	17,177,255	346,885,135	625,008,377	184,403,759
Recet. brutes par mille de ligne. $	4,578	10,310	13,811	17,673	13,374
Frais d'exploitation............. $	10,085,393	10,411,155	200,918,950	497,341,931	140,611,763
Frais par mille de ligne......... $	3,032	6,249	7,999	14,063	10,198
Recet. nettes prov. de l'expl.... $	5,142,670	6,766,100	*b*145,966,926	127,666,446	43,791,996
Recet. nettes par mille de voie.. $	1,546	4,061	5,812	3,610	3,176
Rapport des frais et recettes...p.c.	66·20	60·61	57·92	79·57	76·25
Recettes sur passagers.......... $	4,442,970	7,326,435	114,311,146	193,298,387	43,757,632
Recettes sur marchandises...... $	8,901,625	8,722,195	176,824,527	420,026,287	131,061,081
Nombre de voyageurs transportés	15,344,717	25,851,661	479,396,175	*c* 2,001,428,298	228,264,709
Nomb. de tonnes de march. trans.	1,350,268	5,775,198	158,165,909	496,920,381	155,101,551
Milles de voie simple.............	3,326	1,666	30,224	35,846	13,928
Milles de voie double.............	....	....	....	....	....
Milles de voie d'évitement........	....	....	....	....	....
Parcours total des trains, en mille	7,292,306	9,890,366	....	....	....
Recettes moyennes par mille :					
Trafic total.................. $	2·09	1·74	....	....	....
Nombre de milles en construction.	107	....	4,001	....	....

—	Chine Imperial Ry. Kin-Nan. 1909.	Chine Imperial Ry. North China 1909.	Chine Imperial Ry. Shanghai Nanking 1909.	Suède 1909.
Milles de ligne en opération.....................	822	603	203	2,716
Capitalisation nette........................ $	91,834,446	49,971,571	14,113,333	134,909,549
Capitalisation nette par mille de ligne...... $	111,721	82,871	69,523	49,490
Recettes brutes provenant de l'opération $	11,026,412	14,345,202	1,796,083	16,723,557
Recettes brutes par mille de ligne........... $	13,414	23,789	8,847	6,157
Frais d'exploitation........................ $	3,439,041	4,554,013	1,214,517	14,902,131
Frais par mille de ligne.................... $	4,184	7,552	5,982	5,487
Recettes nettes provenant de l'opération. $	7,587,371	9,791,189	581,566	1,821,426
Recettes par mille de voie................. $	9,230	16,237	2,865	670
Rapport des frais et recettes .... p.c.	31·19	31·00	76·72	89·11
Recettes sur passagers .... $	3,153,310	6,043,573	1,552,258	5,615,986
Recettes sur marchandises .... $	7,520,042	7,532,638	189,110	10,406,714
Nombre de voyageurs transportés...........	1,886,817	3,603,303	3,538,701	17,433,633
Nombre de tonnes de marchandises transp ..	2,323,111	3,770,945	230,059	10,386,061
Milles de voie simple......................	822	603	203	2,726
Milles de voie double......................	....	....	....	107
Milles de voie d'évitement..................	....	....	....	....
Parcours total des trains, en mille..........	....	2,501,807	816,409	....
Recettes moyennes par mille :				
Trafic total.............................. $	....	5·73	2·20	....
Nombre de milles en construction..........	....	....	....	....

a 77,690,529 voyageurs de faubourgs et porteurs de billets de bains de mer.
* Milles de voie, 349,159.
b Non compris surplus divers, 177,666.
c Comprend 1,361,665,150 voyageurs des faubourgs et porteurs de billets de bains de mer.

INDEX

